

22° jaargang nr. 154

22° année no. 154

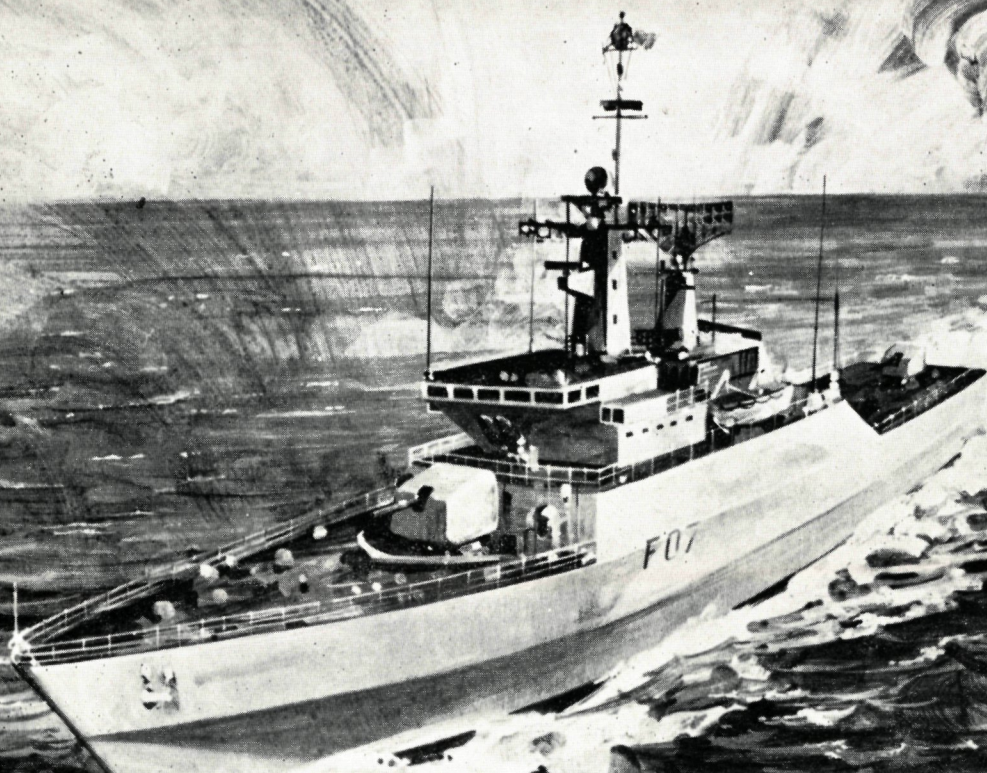


NEPTUNUS

info marine

tweemaandelijks maritiem tijdschrift 1974 - 1975

revue maritime bimestrielle



21 REDIFON TYPE C.8012 DIGITAL MARINE RADAR AND NAVIGATION TRAINERS SOLD

REDIFON



REDIFON ELECTRONIC
SYSTEMS LTD.

17-27 Kelvin Way
Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
to Industry to
Redifon Limited

AMERACE S.A.
Chaussée de la Hulpe 181
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657



INTAIR
DIVISION

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :
Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for 'off line' activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

juni 1975 - 22e jaargang

Nr. 6

juin 1975 - 22e année

No. 6

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de nautische school

door oppermeester j.-b. dreesen

suez

par j.m. de decker

maritiem panorama

door korvetkapitein (r) h. rogie

les ex-voto marins dunkerquois

par jean lepage

woorden uit de zeemanskist

door oppermeester j.-b. dreesen

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info-marine

info-reserve

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's

R. De Meersman, R. Theys

Medewerkers Info-Marine

Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1LZ J. Vandewalle (COMLOGNAV), 1LZ Crelot (NAVCOMPORTNWP), VTZ W. Manhaeve (COMOPSNV), 1MC R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COMLOGNAV), 1MC Desmet (COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAVCOMPORTOST), 1MR E. Wets (COMOPSNV), 1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), MAT/MIL B. Decorte (AT ZS1/IRP), 1 OM. Van Hoof.

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje

Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité

C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst

Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende

Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30

van Neptunus/Oostende

200 F gewoon - normal

500 F ere - d'honneur

Raad van beheer

Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :

V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram



de nautische school

Door Oppermeester J.B. DRESEN

1. HOE HET ALLEMAAL BEGON

Het begon zeer eenvoudig. Bij de recrutering van de eerste vrijwilligers in 1946 stelde zich het probleem van hun opleiding. Tussen de oudsten van de uit de RN overgekomen officieren en onderofficieren werden enkele onderrichters gekozen en in de zomer van dat jaar ging in de Generaal Mahieu kazerne het « Peleton Special » van start met als opdracht de opleiding van het personeel te verzekeren.

Iedereen doorliep eenzelfde basisvorming en werd daarbij licht gespecialiseerd volgens de diensttak waar men hem nodig had. Om de maritieme vorming op twee fronten tegelijk aan te vatten werden enkele mensen naar de Zeevaartschool van Oostende gezonden. De opleiding tot matroos duurde 2 maanden, die van onderofficier 6 maanden, waarbij het grootste belang werd gehecht aan de praktische vorming. Zohaast de basistheorie achter de rug was werden de leerlingen met de nodige onderrichters ingescheept aan boord van de toenmalige « ZINNIA ». Daar ging het dan lijk het nog al eens meer gebeurt bij een inscheeping voor opleiding, de commandant geeft prioriteit aan scheepszaken en zet na enkele dagen de leerlingen nog uitsluitend in voor het werk aan boord. Misschien nog de beste manier om iemand op een minimum van tijd matroos te maken, wat eenzijdig echter voor de opleiding van beroepspersoneel.

1947 bracht geen verandering in het patroon. Ergens aan de horizon begint zich de overgang naar het Ministerie van Landsverdediging af te tekenen, (tot dan toe behoorde onze macht tot het Ministerie van Verkeerswezen) en sommige van de onderofficieren gaan voor een 6 maanden opleiding naar het kamp van Beverlo, waar zij dan hun zogenaamde « Breveté » doen.

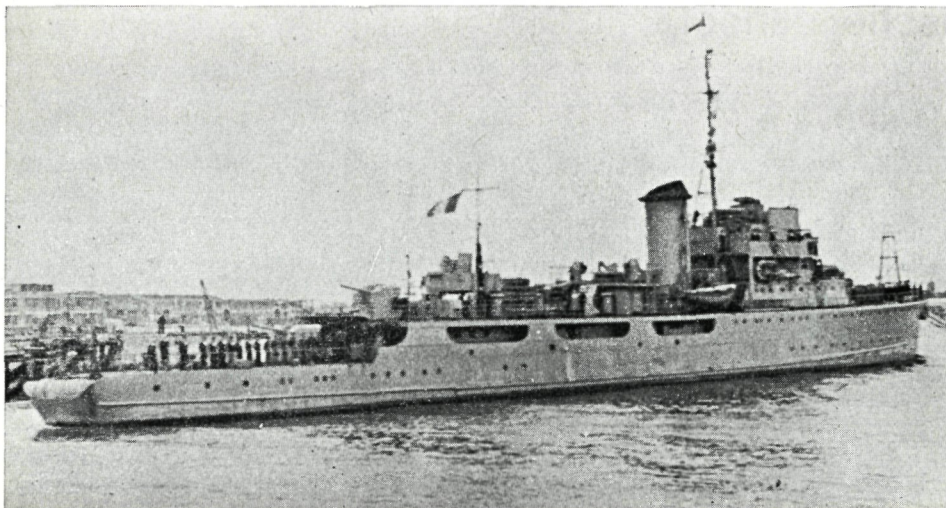
In 1948 begint men van nieuwe schepen te spreken. De specialisatie wordt doorgedreven en het Peleton Special wordt « Ecole des Candidat Gradés » - School voor Kandidaat Gegradueerde. Er worden afdelingen gemaakt en voor het eerst is er sprake van een Section Pont, Sectie Dek, de voorloper van de huidige Nautische School. De opleiding tot onder-

officier blijft 6 maanden beslaan terwijl de matrozen er 6 weken over doen. De belangrijke gebeurtenis van 1949 wordt het afhalen van de eerste Algerines. Nieuwe schepen stellen andere eisen en het programma van school wordt aangepast. In de loop van 1950 begint zich de noodzaak van een verder doorgedreven techniciteit nog duidelijker af te tekenen. De meeste Algerines zijn binnen maar men gaat de eerste AMS halen. Men gaat er toe over een kader reserveofficieren te vormen. En jaarlijks wordt een sessie KRO naar de Zeevaartschool van Oostende gezonden.

Nieuwe schepen, nieuwe apparatuur en nieuwe technieken. Van de « Oropesa » en de « Doble LL » sweeps aan boord van de MICKEY'S (MMS) gaat men overstappen naar meer gesofisticeerde veegtuigen. De toekomstige bemanningen voor de MSC krijgen een basistraining mijnenvegers aan boord van de Algerines waarna ze verscheept worden naar de USA voor een verdere specialisatie. Hierna volgt de inscheeping a/b van de nieuwe eenheden.

De sectie Dek als onderdeel van de modeste School voor KANDIDAAT GEGRADUEERDEN in de blok Kernot van de Generaal Mahieu Kazerne kan het vanaf 1951 gewoon niet meer aan. Het kader, om deze steeds maar aangroeiende groep matrozen op te leiden, is te beperkt en met moet beroep doen op het buitenland. Van Nederland lenen wij een paar schippers. Van het Zuiden krijgen wij de zeer sympathieke PATRON die het 10 jaar bij ons zal uithouden. Ook zenden ze onze eerste onderofficieren naar het buitenland. Een groep gaat naar Frankrijk, een andere naar Nederland.

De Sectie Dek van de School voor Kandidaat Gegradueerden verhuist in 1952 mee naar Brugge waar een volwaardig Opleidingscentrum voor de Zeemacht wordt opgebouwd. De « ARTEVELDE » wordt in de haven van Brugge gelegd en het dekpersoneel verplaatst zich dagelijks van het kamp naar de haven om daar de basistraining roeien, zeilen en boordwerk onder de knie te krijgen. De « ARTEVELDE » wordt aldus de eerste van de lange lijst trainingsschepen die in de daaropvolgende jaren ten dienste van de opleiding worden gesteld.



« ARTEVELDE »

2. DE NAUTISCHE SCHOOL ZET AAN

De Nautische School ontstaat in haar huidige vorm in 1953. Waar tot dan toe voor de opleiding gebruik werd gemaakt van een wachtschip, de « ARTEVELDE », gaat nu een varende eenheid hiervoor fungeren. De commandant Nautische School cumuleert zijn functie met die van commandant Schoolschip. Aan boord van het Schoolschip start de eerste KRO cursus, opleiding Zeemacht. Tot dan toe volgden de kandidaat reserveofficieren de opleiding in de zeevaartschool van Oostende. Aan de wal begint de eerste cursus bootsman.

Wegens gebrek aan logies moet de Nautische School echter voorlopig uit Brugge weg en verhuist naar Zeebrugge. Bij gebrek aan middelen en tijd gebeurt dit op een zeer originele manier. Het sloepmateriaal wordt van de haven naar Zeebrugge geroeid door een deel van de leerlingen, terwijl de overigen per trein vervoegen. De zaak draaide echter rond, want op het hoogtepunt had de Nautische School 356 leerlingen in opleiding met 6 onderrichters, een schoolschip en als klasmateriaal oude banken en tafels van de « ARTEVELDE ». Elke morgen worden voor heel die ploeg lichaams oefeningen gegeven. Dit gebeurde op het plein voor de vlagmast onder leiding van een kandidaat bootsman.

M905 « DE MOOR »

Om hem zichtbaar te maken voor al die leerlingen stond hij op een stevige troepentafel.

Na 6 maanden verblijf in Zeebrugge, verhuisde de Nautische School terug naar St.-Kruis, waar zij enkele lokalen mocht bezetten van de blokken waar zich momenteel nog de zeemanschapzaal bevindt. In augustus 1954 sloeg het weer verhuizen. Ditmaal naar de haven van Brugge. De « ARTEVELDE » was ondertussen naar de sloophamer verwezen en vervangen door de « DUFOUR » die als training en slaapschip op de basis afmeerde.

Einde 1954 kwam de « DE MOOR » toe die de « DUFOUR » verving vanaf januari 1955. In april van dat jaar eindigde de tweede bootsmanskursus, in september begint de tweede KRO-COR's opleiding, ditmaal aan wal.

In 1955 werd de « DEMOOR » afgelost door de « GERLACHE » die op zijn beurt in 1957 wordt afgelost door de « BILLET » die er zijn zwanezang zou doen tot bij het einde van het verblijf van de Nautische School in de haven. De « KAMINA » maakt vanaf nu jaarlijks een amarinage reis voor de leerlingen van de diverse scholen.

In de zomer van 1958 slaat eens te meer de verhuisklok voor de Nautische School. De haven van Brugge krijgt een industrialisatie impuls; die ten





A954 « A. DE GERLACH »



F910 « LUITENANT T/Z V. BILLET »

andere nog niet gedaan is en heeft al de terreinen nodig. De met veel moeite opgebouwde basis wordt in delen afgebroken en naar Lombardsijde overgebracht. Samen met het materiaal en de sloepen die hun weg langs de vaart vinden.

In het kamp van de AA School krijgt de Nautische School een 6-tal lokalen toegewezen waarin de bureaus, klaslokalen en logies worden geïnstalleerd. De boten worden in de nieuwe zeemachtdok afgemeerd en er wordt werk van gemaakt om de botenloods terug op te bouwen.

De school bestond van nu af aan uit een opleiding sectie matrozen, een sectie onderofficierenopleiding en een sectie KRO.

In 1962 worden de bureaus en de klaslokalen op de Marinebasis van Nieuwpoort in gebruik genomen. Tot 1967 gebeurde de vorming van de beroepsofficieren voor onze marine voor het grootste gedeelte in de vreemde met uitzondering van enkele kandidaten die naar de HZS werden gestuurd. Oorspronkelijk werden ze in Engeland opgeleid, daarna ging het over naar Frankrijk, Nederland, USA en Canada, om vanaf het genoemde jaar op eigen bodem te gebeuren. De op de klassieke wijze gerecruteerde kandidaat actieve officieren (ingangsexamen Militaire School, Examen A) worden al naargelang hun categorie naar de Militaire School of de Hogere Zeevaartschool gestuurd. De Maritieme en Militaire vakopleiding werd toevertrouwd aan een in dat jaar

opgerichte sectie van Comienav, de APPLICATIE-SCHOOL. Het grootste winstpunt was hier dat de Maritieme en Militaire vakopleiding voortaan langs de Zeemacht gebeurde.

Drie schepen, een MSI, een MSC en een MSO worden als schoolschip gecommisionneerd. Door het parallel lopen van de opleiding in de Applicatieschool en de sectie KRO van de Nautische School en in een drang naar rationalisatie en eenvormigheid in de opleiding gaat men er in 1971 toe over de APPLICATIESCHOOL te versmelten met de sectie KRO als een onderdeel van de Nautische School. De laatste gedaanteverandering die de Nautische School onderging was toen in 1971 de sectie Artillerie overgeheveld werd. Dicht bij de schietstand en met een leerlingen contingent dat traditioneel uit de Sectie Dek komt, kon de Sectie rationeler werken.

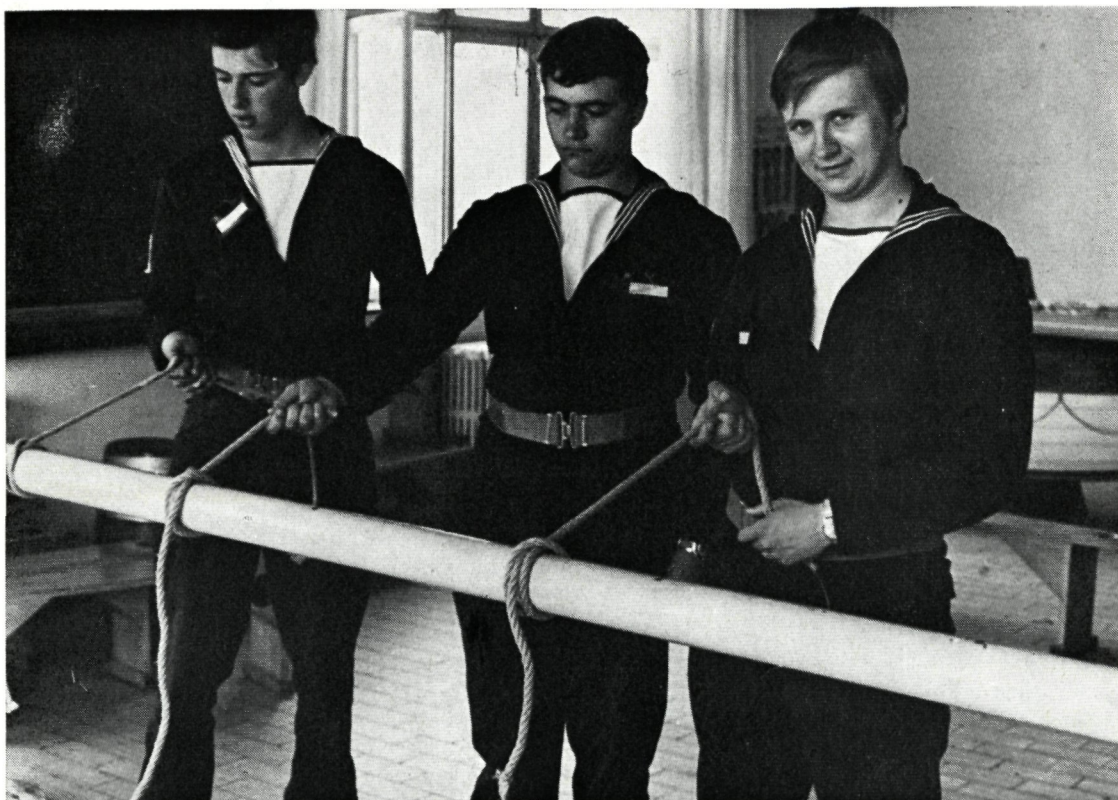
Einde 1973 werd besloten de taak van de 3 training- en schoolschepen te laten overnemen door al de schepen van het verband in een speciale beurtrol.

3. HOE HET ER NU TOEGAAT

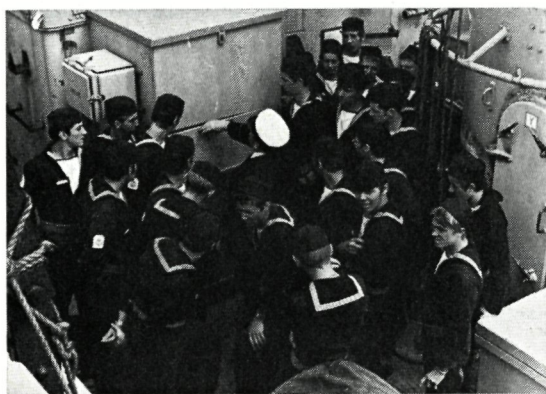
Op dit ogenblik verzorgen 3 secties de opleiding in de Nautische School.

De Sectie DEK (OID)

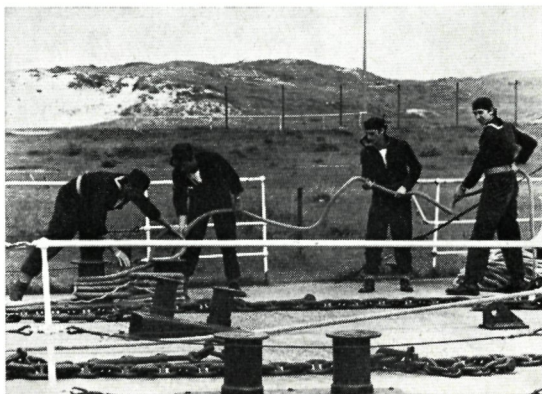
De Sectie DEK, (OID) is de oudste Sectie van de school. Hier wordt de opleiding van de dekmatrozen en de dekonderofficieren verzorgd, dit zowel van het actief als van het reservekader.



Het maken van knopen, nog steeds een belangrijk onderdeel van het zeemannschap.



Praktische les aan boord.



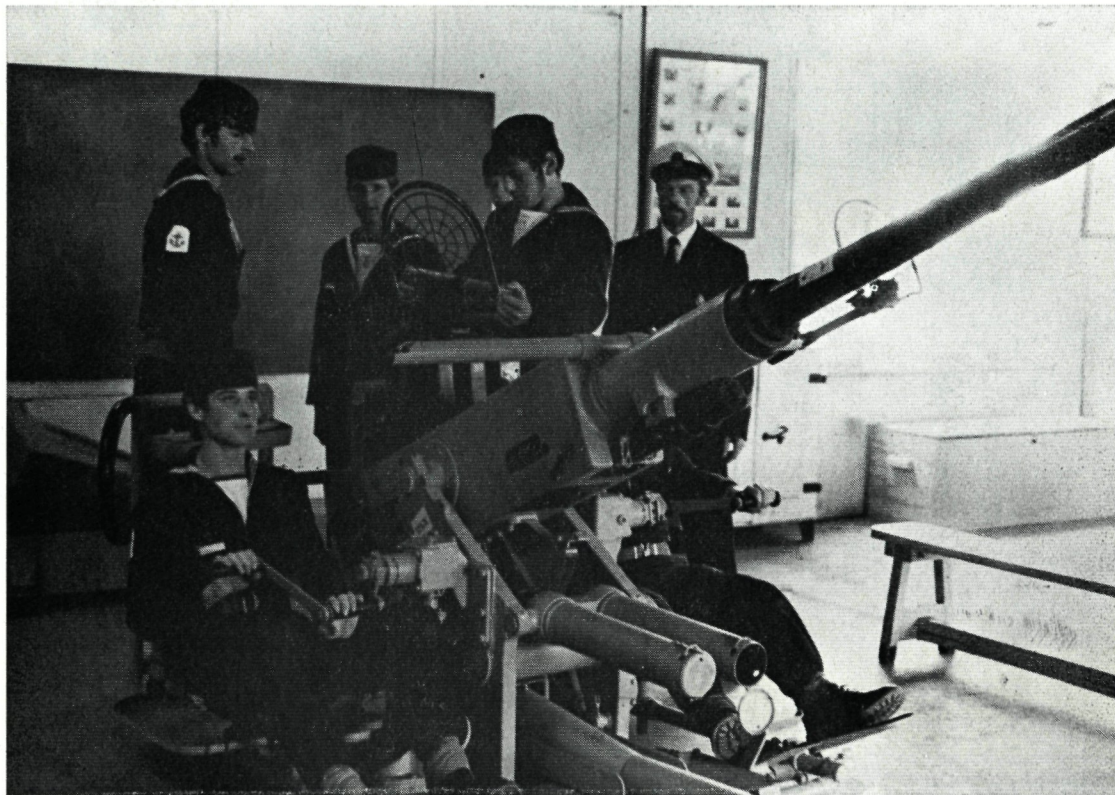
Een schip leren vastmeren, bijzonder belangrijk.

Jaarlijks doorlopen een 300 tal mensen, gespreid over de 4 à 6 sessies een basisopleiding van 4 weken die van hen een « JANMAAT » moet maken. In deze 4 weken maakt hij kennis met het zilte nat en de organisatie a/b van een oorlogsschip, leert hij zijn touwtje knopen en splitsen, een werplijn te gebruiken, te sturen en hoe hij als stuksbediener moet fungeren, de zogenaamde B5 opleiding. De miliciens worden hierna onmiddellijk ingescheept aan boord van de operationele eenheden. De beroeps - alsook de 10 best geklasseerde miliciens krijgen een aanvullende vorming van 2 weken in de

Nautische School en 14 dagen in de Mijnenbestrijdingsschool waarna ook zij hun job aan boord opnemen. De geslaagde miliciens worden aanvaard als KROO en kunnen na een stage van 6 maanden hun eindexamen KROO doen. De opleiding onderofficieren Dek voorziet in 2 categorieën. De kandidaat tijdelijke onderofficieren en beroepsonderofficieren van het dienstvak dek komen na het gezamenlijke eerste jaar SKOO naar de Nautische School voor hun BIII cursus die 6 maanden duurt. Na deze cursus gaan beide categorieën naar de mijnenbestrijdingsschool voor 2 weken. Hierna begint de stage

in de vloot. De tijdelijke onderofficier wordt na een jaar stage benoemd tot KMT Dek. De actieve onderofficier doet niet meer dan 4 maand stage waarin hij bovendien nog een cursus Instructietechniek volgt. Hierna komt hij terug naar de Nautische School voor een BII cursus van 5 maanden. Hij wordt benoemd tot op het einde van deze opleiding. De eerstvolgende 5 jaar dient hij op de vloot. Eens benoemd tot meester breekt het ogenblik aan

dat hij teruggeroepen wordt naar de Nautische School voor de hogere cursus Dek, zijn BI zoals men dat noemt. Tijdens een cursus van 5 maanden krijgt hij verder doorgedreven aspecten van de zeemannschap te verwerken, volgt een stevige opleiding in het manoeuvreren en de navigatie en wordt samen met de ondervinding klaargemaakt voor een toekomstige schippersfunctie. Jaarlijks is er een cursus BIII en een cursus BI.



Drill aan de 40 mm. Bofors, door 1MR BENIEST.

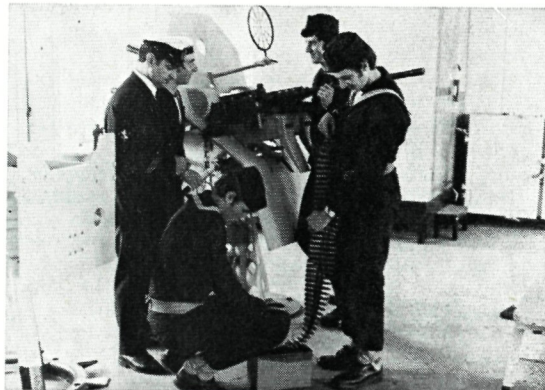
De Sectie ARTILLERIE (OIA)

In deze Sectie worden de matrozen wapenmonteurs (3 maanden) opgeleid.

Samen met een theoretische opleiding leren zij de bediening van de verschillende vuurwapens. Daar de Sectie Artillerie naast haar opleidingsopdracht de schietstand van de Zeemacht in Lombardsijde beheert biedt dit een hoop faciliteiten bij het houden van schietoefeningen op lucht- en zeedoelen. Met een minimum van verplaatsing kunnen de leerlingen getraind worden in het schieten met grote stukken. Na hun opleiding worden de wapenmonteurs gemuteerd naar de verschillende korpsen waar hun dienstvak voorzien is. Ze fungeren vanaf dat ogenblik als kanonnier aan boord van de varende eenheden of als wapenhersteller in een wapenmagazijn. Voorts traint de Sectie al de matrozen uit de dekopleiding als stuksbediener (12 uren). Zij verstrekt de Kandidaat Reserve Officier een basiskennis Artillerie, en verstrekt de leerlingen van de Applicatiefase een informatiekursus over Artillerie (16 magistral perioden).

De officieren en onderofficieren wapenmonteurs worden uit hoofde van de tegenwoordig ver doorgedreven specialisatie in Nederland of in Frankrijk gevormd.

Onderricht .30





Kaartlezen, een belangrijk onderdeel van de instructie.

Sectie APPLICATIE (O.I.O.)

Ontstaan uit de versmelting van de vroegere Sectie KRO en de in 1967 opgerichte Applicatieschool staat deze sectie in voor de Maritieme en Militaire Vakopleiding van de kandidaat beroepsofficieren, de opleiding van de Complementaire en de Reserve officieren en de gebreveteerden in de Zeevaart.

Jaarlijks recruteert de Zeemacht een zestal kandidaten voor de Militaire School (1 polytechnicus, 5 voor de afdeling Alle wapens) en een drietal voor de Hogere Zeevaartschool. De sectie zorgt ervoor dat deze leerlingen gedurende gans hun opleiding in contact worden gebracht en gehouden met de omgeving waarin ze hun loopbaan zullen maken, d.w.z. de operationele Zeemacht.

Maandelijks worden al de leerlingen een weekeind ingescheept aan boord van de diverse scheepstypes. Onder leiding van de officieren en onderofficieren onderrichters van de sectie werken ze op de meest praktische wijze een maritiem technisch programma af dat varieert volgens het schooljaar.

Dit programma is gebaseerd op een reeks theoretische lessen die ze gedurende het jaar in de school krijgen en op 3 militaire weken in de Nautische School. In de loop van het eerste jaar maakt de kandidaat-officier kennis met een schip en de algemene werkzaamheden aan dek en benedendecks. Hij leert sturen en een zeewacht lopen. Gedurende dit eerste jaar wordt de voorkeur gegeven aan vaart op de « ZENOBE GRAMME », andere scheepstypes zijn echter niet uitgesloten. Het grote voordeel van de kennismaking met de zee aan boord van een zeilschip is dat de jonge « aspirant » een betere kijk

krijgt op de elementen waarmee hij later constant zal af te rekenen hebben.

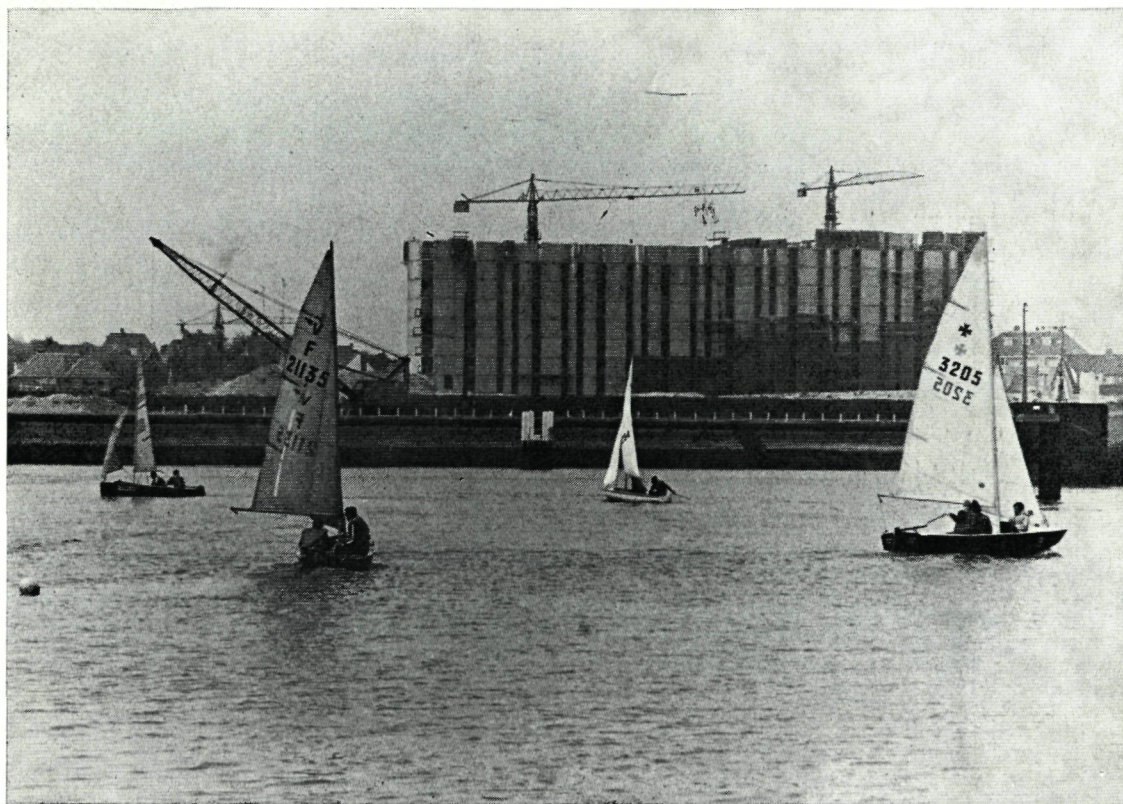
In het tweede jaar schakelt hij over naar een hoog zeemijnenveger. Hier stapt hij van de stuurhuishachten en het dekwerk over naar de kaartenkamer en de brug.

Het derde jaar vinden we hem terug als assistent Wachtsofficier op een Kustmijnenveger. Hij is gedaald in scheepstype maar aan de hand van de vorige jaren opgedane ervaringen stijgt hij een trap in de maritiem technische ladder.

Het daaropvolgend jaar scheept hij voor een gelijkwaardige functie regelmatig in aan boord van een M.H.S.O.

Jaarlijks, in de maand juli, nemen al de leerlingen, verdeeld over drie of meer schepen, deel aan een zomerkruisvaart van een maand. Met een maximum aan vaart wordt op deze kruisvaart een intense training doorgevoerd die het maritiem vaktechnisch jaar moet afronden.

Na hun vorming in de H.Z.S. en de K.M.S. komen de leerlingen naar de Nautische School voor hun Applicatiefase. Een reeks aanvullende maritiem technische vakken, twee kruisvaarten aan boord van de « ZINNIA » en « GODETIA », een reeks sea-labs aan boord van de andere eenheden, een cursus aan de mijnenbestrijdingsschool, een duikkursus en een summieri kennismaking met het helicoptervak alsook een cursus in lichamelijke opvoeding moeten hen klaar maken voor hun toekomstige taak in de vloot. Op het einde van dit applicatiejaar beëindigt de jonge officier zijn opleiding en wordt hij voor een functie in de vloot aangewezen.



Zeilonderricht vormt één van de nevenactiviteiten van de Nautische School.

Zoals voordien gezegd verzorgt de Sectie Applicatie ook de opleiding van de Complementaire en de Reserveofficieren van het dienstvak Dek. Jaarlijks wordt een KRO-COR opleiding verzorgd, waaraan van 10 tot 15 kandidaten deelnemen alsook een drietal Zaïrezen. Deze cursus die oorspronkelijk over 6 maanden liep werd in de loop van 1974 met de herziening van de dienstdtijd in het vooruitzicht verkort, tot drie maanden. Paralleel hiermee wordt jaarlijks ook een cursus voor kandidaat Complementaire officieren gegeven.

Eens per jaar loopt er een voorbereiding van een week ter voorbereiding tot de graad van Luitenant ter Zee van de Reserve.

Sedert 1966 worden ook de Gebreveteerden in Zeevaart in de Sectie opgeleid. Tot nog toe vonden reeds 3 secties met een totaal van 12 onderofficieren in dit dienstvak een weg naar de vloot.

De Sectie ZEILONDERRICHT

Uit de oorspronkelijke doelstelling opgelegd door de autoriteit om de zeilopleiding tot de Kandidaat

officieren tot het A brevet peil van de BLOSO op te werken, groeide als nevenbedrijvigheid van de sectie Applicatie een sectie zeilen. Mede door de erkenning van de zeilsport als een sport en de democratisering ervan groeide geleidelijk de vraag naar initiatief. De vraag kwam niet alleen uit eigen midden maar onder invloed van allerlei factoren kwamen er ook groepen zoals Familvac, Scouts- en Zeekadetgroepen, Landstrijdkrachten en Para-commando's zich aanmelden voor deze specifieke maritieme vorm van sportbeoefening. Op dit ogenblik organiseert de zeilsectie jaarlijks een 10 tal initiatiekursussen van een 10 tal dagen, een viertal vervolmakingskursussen en twee kursussen voor hulpmonitors-zeilen. Momenteel loopt de procedure om het zeilcentrum van de Zeemacht over te hevelen naar de Nautische School. Eens dit gerealiseerd is, gebeurt het zeilonderricht langs het Zeilcentrum.

J.B. DREESEN



suez

Par J.M. de DECKER

Peu de vedettes peuvent s'enorgueillir d'avoir défrayé aussi souvent la chronique de l'actualité que le canal de Suez.

Il y eut sa construction, il y a plus d'un siècle, qui dura dix années et occupa 15.000 personnes. Il y eut son inauguration, en 1869, qui fut un spectacle d'un faste inouï dont l'impératrice Eugénie fut la vedette. Il réunit six mille personnalités dont Zola, Dumas et Ibsen.

Il y eut sa nationalisation, le 26 juillet 1956. Elle entraîna une intervention militaire de la Grande-Bretagne et de la France, qui dût être interrompue et eut pour effet de fermer le canal pendant six mois.

Il y eut sa réouverture sous contrôle exclusivement égyptien en avril 1957. Il y eut la guerre des sept jours, en juin 1967, qui entraîna une nouvelle fois sa fermeture. Il y a sa remise en service qui est chose faite aujourd'hui.

Le canal de Suez fera certainement encore parler de lui et ce n'est que normal puisqu'il est la plus grande voie de jonction maritime du monde et qu'il a été pendant longtemps l'axe stratégique le plus important du globe.

L'artère tranchée, l'expérience l'a prouvé, ce sont les équilibres économiques bouleversés, le sort de certains états et la paix du monde en péril.

En 1966, dernière année complète d'activité, le canal livra passage à 21.250 navires jaugeant ensemble 274.250.000 tonneaux et transportant 241.893.000 tonnes de marchandises dont le pétrole constituait l'essentiel. L'approvisionnement de l'Europe était assuré à 40 % par le canal de Suez.

Un point de comparaison : le port de Rotterdam, le plus actif du monde, reçut durant la même année un nombre de navires jaugeant au total 80 millions de tonneaux et transportant 130 millions de tonnes de marchandises.

La fermeture du canal de Suez touche l'Egypte d'abord, Aden, le Soudan et les pays de l'Afrique de l'Est ensuite, dont les ports perdent immédiatement entre 90 et 50 % de leurs revenus, et l'Europe toute entière étant donné que la route maritime entre l'Orient et l'Occident est de 17 à 59 % plus courte par le canal de Suez que par le cap de Bonne-Espérance.

En 1966, dernier point de référence, 13,7 p.c. du trafic mondial passa par le canal. C'est dire l'importance que revêt celui-ci pour le monde entier. Le projet d'ouvrir une voie de communication maritime entre la mer Méditerranée et la mer Rouge avait été conçu et réalisé dès la plus haute antiquité par les pharaons. Mais il ne s'agissait alors

que d'une voie d'eau précaire, reliant la mer Rouge au Nil, qui fut construite et détruite un nombre considérable de fois avant d'être comblée intentionnellement à la suite d'un conflit inter-arabe, à la fin du VIII^e siècle de notre ère.

Les Occidentaux commencèrent à y penser quelque huit siècles plus tard. A y penser seulement, sans mettre leurs actes au bout de leurs idées, car le percement du canal était tenu pour impossible en raison de la croyance tenace à l'existence d'une différence de niveau entre la mer Rouge et la Méditerranée.

Il fallut attendre 1847 pour voir un groupe d'ingénieurs français démontrer de manière irréfutable que la différence de niveau entre les deux mers était négligeable.

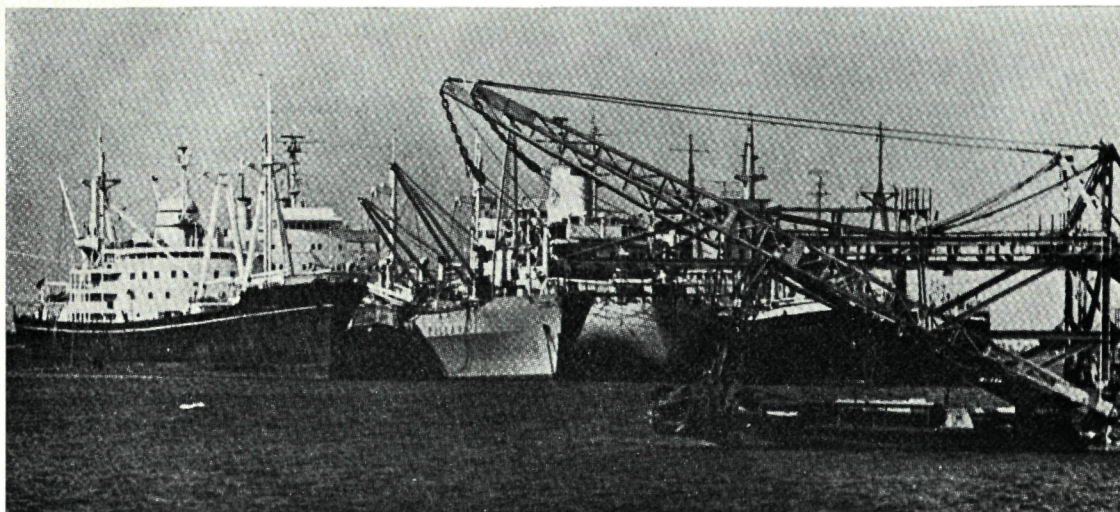
Et ce fut l'extraordinaire aventure de Lesseps. Vingt années de démarches, de négociations, de rebuffades, de déboires, d'attentes impatientes, d'espoir suivi de découragement, à l'issue desquelles l'impossible fut réalisé.

Le canal de Suez mesure 162,5 km de long. Sa largeur varie, selon les endroits, entre 150 et 200 mètres. Sa profondeur maximum est de 11,57 m. Sa première moitié est quasi-rectiligne, elle joint Port-Saïd à Ismailia, principal poste de contrôle au bord du lac Timsah. Vingt kilomètres plus loin, il traverse, sur une longueur de 35 kilomètres, les lacs Amer, le grand et le petit. Encore 25 kilomètres et il aboutit au port de Suez.

Les travaux ne présentaient pas de difficultés techniques particulières, exception faite de la dimension de l'ouvrage. Il fallut creuser d'abord dans le sable et le limon, puis dans du gravier et de l'argile. La construction du port de Port-Saïd fut le plus dur morceau. Comme on ne trouvait pas de matériaux de construction sur place, il fallut faire venir les pierres d'Alexandrie, sur une distance de 200 kilomètres.

15.000 fellahs, dirigés par 200 contremaîtres européens, se consacrèrent dix années durant à la tâche. Ils déblayèrent 74 millions de mètres cubes de terre dont 15 millions à la main. Poignée par poignée, ces 15 millions de mètres cubes furent arrachés au désert, accumulés dans des paniers et transportés à dos de mule ou à dos d'homme pour être déversés ailleurs. Un travail de fourmis impliquant un effort humain digne de celui que demanda la construction des pyramides.

L'inauguration du canal fut un spectacle d'un faste ruineux et la nouvelle voie eut un départ assez lent. Elle ne tarda cependant pas à prospérer. En 1913, 5.085 navires transportant quelque 20 millions de



14 navires furent bloqués dans le grand lac Amer, lors de la fermeture du canal en 1967, dont ceux-ci qui sont suédois, français et allemands. A l'avant-plan, une drague égyptienne.

tonnes de marchandises l'avaient empruntée. En 1955, dernière année de son activité sous la gestion de la Compagnie du Canal de Suez, le trafic avait triplé et le fret quintuplé. Douze ans plus tard, à la veille de sa fermeture pour cause de guerre, les chiffres étaient plus spectaculaires encore.

On avait craint, pourtant, qu'à la suite de sa nationalisation, c'eût été la grande pagaille. Les techniciens et les pilotes, à peu près tous français ou britanniques, obéissant aux ordres de la Compagnie, avaient pour la plupart cessé le travail et dû être remplacés, au pied levé par des Egyptiens, des Grecs, des Russes et des Américains ayant loin d'avoir les dix années d'expérience normalement requises avant d'être admis à prendre en main les plus gros navires.

Tout se passa bien, néanmoins. L'expédition franco-britannique de 1956 avait été déclenchée parcequ'on estimait à Paris et à Londres que les Egyptiens étaient incapables d'assurer la gestion du canal. Les Egyptiens prouvèrent le contraire.

Dieu sait pourtant si l'organisation du trafic sur le canal exige de la cohésion et de la précision. Tout passage de navire doit être minuté et la moindre hésitation ou la moindre erreur d'appréciation d'un pilote a des conséquences incalculables. L'arrêt de la navigation, ne fut-ce que pendant quelques heures, se solde par la perte de sommes considérables pour les armateurs, les négociants et les courses de marchandises.

On l'avait oublié depuis huit ans que le canal est fermé. On va le réapprendre.

L'annonce de la réouverture prochaine du canal de Suez, lancée officiellement au printemps 1974, fut un évènement. Et pour cause. Nous avons vu pourquoi.

Elle fut le début de la fin d'un cauchemar pour un petit nombre d'hommes, dont l'histoire est peu connue mais qui étaient les plus directement concernés : les membres des équipages de garde des navires qui se trouvaient dans le canal lorsque celui-ci fut bloqué par la Guerre des Six jours.

Ces navires étaient au nombre de quatorze : quatre britanniques, deux suédois, deux allemands, deux polonais, un français, un américain, un bulgare et

un tchécoslovaque, à se retrouver immobilisés par les événements dans cette moderne mer des Sargasses qu'est le lac Amar, au milieu du canal. Ils y pourrissent lentement, sept années durant.

Cernés par le désert, exposés aux risques d'une guerre larvée, aussi complètement coupés du monde que s'ils se trouvaient sur le plus lointain atoll du Pacifique, leurs équipages formaient l'une des plus étranges communautés du monde.

Aucun des membres de celle-ci ne vécut l'aventure du début jusqu'à la fin. Il y avait de temps en temps une relève, mais une fois la relève effectuée, il était interdit à qui que ce soit d'aller à terre. Deux gardes égyptiens postés sur chaque navire veillaient au respect du règlement.

Dick Moldenhauer, le bosco du cargo « MUNSTERLAND » (port d'attache Hambourg), qui vécut 1161 jours à la tête d'une cargaison de 929.000 œufs, 200 tonnes de poires et 58 tonnes de viande congelée dont l'essentiel pourrit lentement mais sûrement sous ses pieds, à fond de cale, a raconté son odyssée.

« Bien sûr, nous étions bien payés, à l'exception de nos camarades bulgares et tchécoslovaques, mais cela n'a pas été drôle tous les jours. D'abord, nous étions loin de nos familles. Ensuite, il y avait cette sensation de se sentir prisonniers. En plus de tout cela : les problèmes matériels quotidiens.

« Nous nous sommes nourris essentiellement du fret que contenaient nos navires. Les uns avaient du thé, j'avais des œufs et des poires - qui n'ont pas duré longtemps -, d'autres avaient des fruits en boîtes, du saumon en conserve. Nous avions tous de la viande surgelée. Cela nous a permis de tenir. Nous avions la possibilité de faire venir de terre des produits frais de temps en temps.

« Comme distraction, nous avions la télévision. L'un des cargo suédois avait dans sa cargaison un lot de téléviseurs japonais, nous nous les sommes distribués. Nous faisions de la voile et du ski nautique avec les moyens du bord. Nous organisions des séances de cinéma et des concours de petits chevaux sur le pont-promenade du paquebot britannique « PORT INVERCARGILL ».

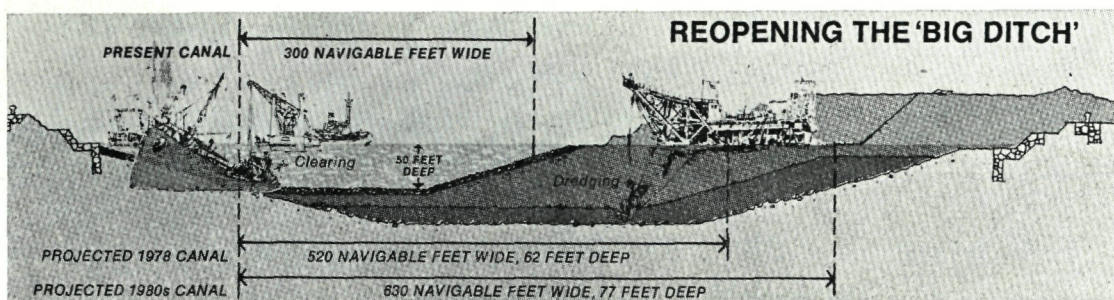
Une Association des Anciens du grand lac Amer

[illegible]

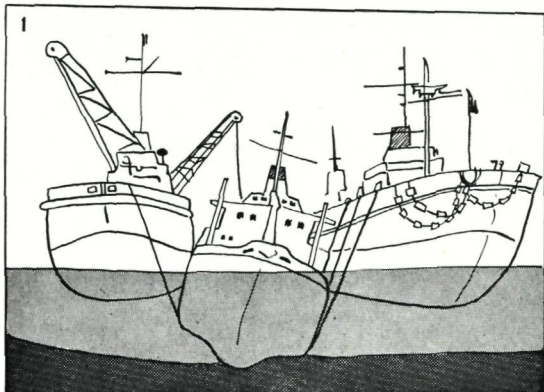
Les prisonniers du lac Amer auraient pu être libérés au bout de six mois si Egyptiens et Israéliens avaient réussi à s'entendre. Le moyen le plus simple de débloquer les 14 navires était de les laisser retourner par où ils étaient venus, c'est à dire par Suez. Il aurait suffi de relever l'unique épave bouchant la voie, celle d'un pétrolier égyptien ; ce qui aurait pu se faire en deux ou trois semaines. Les Israéliens étaient partisans de cette solution. Les Egyptiens, eux, voulaient que les navires s'en aillent en suivant leur direction initiale. Opposition des Israéliens qui prétendirent que c'était un mauvais prétexte pour dégager la totalité du canal et en profiter pour prendre pied sur leur territoire à un point où l'autre de la rive. Les quatorze navires restèrent où ils étaient.

Qu'à cela ne tienne, a dit Osman Ahmed Osman, le ministre égyptien de la Reconstruction. Si aujourd'hui nous ne pouvons encore accepter que les navires d'un tonnage maximum de 60.000 tonnes, d'ici 1978 nous aurons élargi le canal et porté sa profondeur de 38 à 53 pieds. A ce moment, les pétroliers de 250.000 tonnes pourront l'emprunter. Un programme d'investissement colossal a été établi à cet effet, prévoyant la reconstruction de Suez, Ismailia et Port-Saïd, la création de cinq nouveaux ports, de deux aéroports internationaux, de zones franches, de centres commerciaux et industriels et d'un vaste réseau d'autoroutes, de voies ferrées et de tunnels passant sous le canal. Il doit être réalisé d'ici cinq ans. Pour autant que l'Egypte trouve les

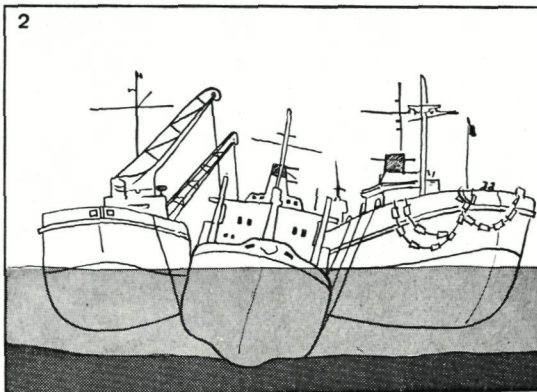




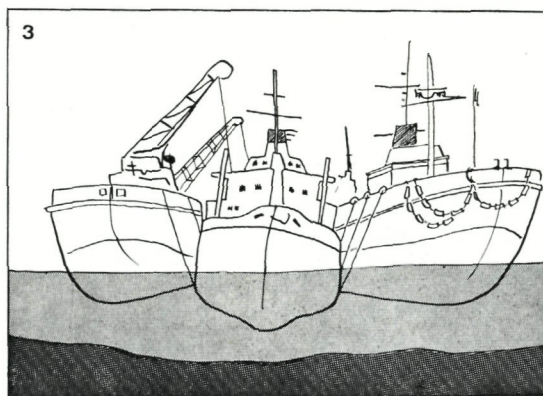
L'ENLEVEMENT D'UNE EPAVE



1. Les navires de sauvetage font glisser des câbles en dessous de l'épave.



2. Remplissent ensuite leurs réservoirs d'eau ; ce qui les alourdit.



3. Ce qui permet de tendre les câbles, l'eau des réservoirs est, ensuite évacuée, ce qui élève le niveau de flottaison des trois navires et permet à un remorqueur de les prendre en charge.

capitaux nécessaires : 40 millions de dollars ! Les péages en fourniront une partie, les Etats Arabes, une autre, ainsi que l'U.R.S.S., qui désire voir l'expansion de sa puissance navale s'imposer au delà de la Méditerranée, dans l'Océan Indien. On compte sur les occidentaux pour apporter le reste. Rien ne dit, toutefois, que pour autant que ces capitaux puissent être réunis, la rentabilité du canal de Suez sera à nouveau assurée. Les armateurs ont appris à s'en passer. « On ne peut pas baser des plans d'avenir sur une voie maritime située dans un des endroits les plus explosifs du monde et qui se

ferme pour un oui ou pour un non, disent-ils. En outre, la technique des constructions navales a évolué. Avec nos pétroliers géants, nous pouvons transporter le pétrole d'Arabie à meilleur compte par le Cap de Bonne Espérance que par le canal de Suez. L'économie des péages compense la longueur du trajet ».

Alors ? Alors il est impossible de dire ce que sera demain le canal de Suez. Une chose est certaine, cependant, c'est qu'il n'est pas près de quitter la chronique de l'actualité.

J.M. de Decker

maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. ROGIE

Haven- en scheepvaartnieuws uit eigen land wordt het onderwerp van deze 5de bijdrage tot ons maritiem panorama.

ANTWERPS SCHEEPVAARTVERKEER 1974

Het aantal zeeschepen, dat jaarlijks een haven binnenvoert, geeft ons een vrij nauwkeurige aanduiding over het niveau van de havenactiviteiten tijdens de beschouwde periode.

Bevredigend was dan ook het jaarcijfer voor de Antwerpse haven met een totaal van 18.755 binnenvoer-eenheden voor 1974. In globaal vertegenwoordigde dit een tonnage van 63,8 miljoen BNT. Deze cijfers liggen inderdaad hoger dan die van het vorige jaar, te weten 47 schepen en 0,2 miljoen BNT meer. Hiermede is bewezen dat de haven tot het einde van het jaar een hoge graad van activiteit kende, niettegenstaande een uitgesproken verzwakking van de internationale conjunctuur. Het hoogste aantal binnenvoer-eenheden bedroeg 19.150. Dit was in 1970, het jaar vóór de ingebruikneming van de RAPL. Sedertdien daalde het aantal grote olietankers dat aan de Antwerpse raffinaderijen kwam meren, wat zich dan ook in de totaalcijfers weer-spiegelde.

Onderstaand tabel geeft een bondig overzicht van het Antwerpse scheepvaartverkeer tijdens de laatste jaren.

Jaar	Tankers		Andere zeeschepen	
	Aantal	1.000 BNT	Aantal	1.000 BNT
1960	639	4.861	15.931	40.429
1965	1.026	10.338	17.039	45.045
1970	1.969	15.044	17.181	52.790
1972	2.077	10.553	16.554	53.835
1973	2.032	10.190	16.676	53.470
1974	1.904	8.308	16.851	55.553

GOEDENTRAFIK 1974 VAN DE METROPOOLHAVEN

Door extrapolatie op basis van het eerste semester kan de globale zeegoederentrafiek van onze metropoolhaven op 77 miljoen ton geraamd worden voor het jaar 1974. Ten opzichte van het vorige jaar zou dit derhalve een aangroei van ca. 6 % betekenen. Door de gevoelige daling van het aantal binnenvoer-eenheden tankers regresseerde de aanvoer van crude oil met meer dan 2 miljoen ton. Oliekrisis en boycot van de olieproducerende landen waren hiervoor verantwoordelijk. Dit betekent dat Antwerpen de verminderde aanvoer van ruwe aardolie wist te compenseren door hogere trafieken van droge ladingen.

In verband hiermee is de toename van de stukgoedtrafiek het meest kenschetsend aspect van de goederenbeweging tijdens het voorbije jaar. Nagenoeg 30 miljoen ton stukgoed werd verscheept, wat ongetwijfeld een recordcijfer betekent. Bij de toename van deze trafiek moet bijzonderlijk gewezen worden op de expansie van het containerverkeer. Ook de andere moderne verkeerstechnieken kregen een ruimere toepassing. Zo wordt het Ro/Ro-verkeer voor 1974 op circa 825.000 ton geschat, terwijl de Lash-trafiek tot nagenoeg 875.000 opliep, althans steeds volgens voorlopige cijfers. In afwachting van

de definitieve NIS-gegevens die wij in onze volgende bijdrage publiceren, geven wij u hieronder de cijfers van het Antwerpse goederenverkeer ter zee met betrekking tot de laatste jaren.

Jaar	Miner. oliën	Droog massagoed.	Stukgoed
1965	21.405	19.204	18.781
1970	31.979	25.733	23.010
1971	26.846	22.126	24.279
1972	21.314	20.618	25.282
1973	19.237	25.039	28.022
1974	15.000	32.000	30.000

ANTWERPEN WERELDCONTAINERHAVEN

Het aandeel van de containertrafiek in het zee-goederenverkeer van de Antwerpse haven neemt met jaren geleidelijk toe. Zo vertegenwoordigde de gecontaineriseerde goederen ca. 13 % van het totale stukgoedverkeer voor 1974, tegenover nagenoeg 11 % voor 1973. In absolute cijfers beliep het globale containerverkeer 3,86 miljoen ton - respectievelijk 1,88 milj. ton en 1,98 milj. ton bij aan- en afvoer, wat een gevoelige toename van ongeveer 19 % betekende.

Merkwaardig is wel het feit dat de containertrafiek met het Noordamerikaanse kontinent voor het eerst de kaap der 2 miljoen ton overschreed en hiermede een aanwinst van bijna 9 % boekte t.o.v. het vorige jaar. Ruim 52 % van het globaalcijfer van het containerverkeer was op de havens van Noord-Amerika afgestemd. De laatste drie jaren verminderde echter het Noordamerikaans aandeel in de containertrafiek van de Antwerpse haven gestaag. Inderdaad, dit aandeel bedroeg in 1972 nog 67 %, daalde tot 57 % in 1973, en beliep nog 52 % voor het voorbije jaar. Hieruit blijkt dat het containerverkeer van onze metropoolhaven overzichtelijk een grotere spreiding onderging tijdens de laatste jaren dan dit aanvankelijk het geval was. Dit verschijnsel is o.a. toe te schrijven aan het feit dat steeds meer regelmatig containerlijndiensten Antwerpen als aanloophaven opnemen in hun reisschema.

Jaar	Tot. containerverkeer	Aandeel stukgoedverkeer	Noordam. trafiek	Aandeel glob. traf.
1973	3.228.794 t	11%	1.854.267 t	57%
1974	3.864.012 t	13%	2.020.324 t	52%

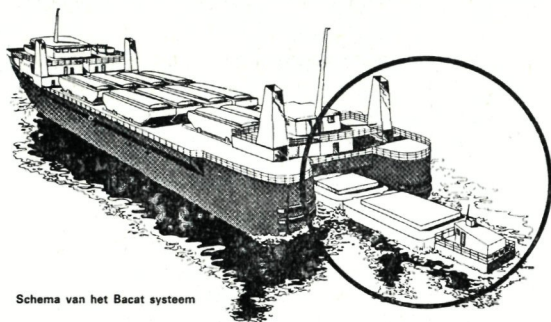
BACAT-PRIMEUR TE ANTWERPEN

Onlangs kende onze grote Scheldehaven een belangrijke primeur. Inderdaad, voor het eerst werd de haven aangelopen door een nieuw type van lichter-schip, dat volgens het Bacat-systeem opereert. Zoals bij een catamaranschip bestaat dit scheepstype uit twee romp-helften. Vandaar de benaming Bacat, afgeleid van B(arges) A(board) Cat(amaran). De « BACAT I », dat te Antwerpen kwam meren, kan in totaal 13 duwlichters aan boord nemen. Deze lichters worden via de achterstevan met behulp van een duwboot in het schip gelooft. Een lift hijst de lichters omhoog, waarna ze verankerd worden. In totaal worden er 10 van de 13 duwlichters aldus behandeld. De drie overige worden met hydraulische

sche armen vastgemaakt en blijven op het water drijven tussen de twee rompen. Dit laatste systeem, waarbij een aantal lichters blijven drijven terwijl het schip vaart, komt niet voor bij de twee andere typen van lichterschepen, nl. het Seabee- en Lash-systeem.

De «BACAT I» is 104 m lang bij 21 m breed en heeft een laadvermogen van 1.840 ton. De eerste aanleg van een Bacatschip te Antwerpen is over de hele lijn een sukses geworden. In minder dan 2 uur tijd werden 10 Bacat- en 3 Lash-lichters met een lading staal aan boord gebracht. Men verwacht dat Antwerpen in de toekomst geregeld door dit nieuwe scheepstype wordt aangelopen.

* * *



Schema van het Bacat systeem

GENTSE HAVENTRAFIEK 1974

Ook de haven van de Arteveldestad stelde onlangs het voorlopige bilan op van haar activiteiten voor het jaar 1974. Hieruit blijkt dat alle prestaties van de vorige jaren andermaal werden overtroffen. Ondanks de talrijke moeilijkheden in de maritieme handel te wijten aan conjuncturele onzekerheden, inflatie, grondstoffen- en energieschaarste, werd de haven aangelopen door 4.093 zeeschepen met een globale tonnage van 9,17 miljoen nMt, hetzij 204 eenheden en 1,04 miljoen nMt meer dan in 1973. Hieronder registreerde men 43 zeeschepen boven de 60.000 dwt. en 34 binnengevaren eenheden met een diepgang van 40 voet.

Over het goederenverkeer ter zee werden tot nu toe slechts fragmentarische gegevens gepubliceerd. Een voorzichtige extrapolatie wijst evenwel op een vrij gunstige evolutie die volledig in de lijn ligt van de merkwaardige expansie die de Gentse haven-activiteiten heeft gekenmerkt sedert de ingebruikneming van de maritieme infrastructuur voor 60.000-tonners. Zowel in haar lokale industriële functie als in haar rol van transitohaven ten gunste van een uitgebreid hinterland boekt de haven van Gent verder sukses. Onderstaande tabel illustreert overduidelijk de spektakulaire ontwikkeling van het Gentse zeevaartverkeer te Gent.

Jaar	Aantal schepen	%	Tonnenmaat nMt	%
1968	2.697	100—	1.670.904	100—
1969	3.578	132—	5.136.748	302—
1970	3.634	135—	5.843.566	350—
1971	3.813	141—	6.852.468	411—
1972	4.093	152—	8.261.475	494—
1973	3.789	140—	8.113.877	486—
1974	4.093	152—	9.175.221	549—

* * *

HAVEN VAN ARTEVELDESTAD HEEFT TOEKOMST-PLANNEN

De gunstige evolutie van de scheepvaarttrafiek in de Arteveldestad alsmede de expansieplannen van Sidmar en Texaco rechtvaardigen ten volle het grootscheepse 125.000 ton-project dat de stedelijke havenautoriteiten al jaren verdedigen. In afwachting van een ministerieel akkoord en de goedkeuring van onze inschikkelijke noorderburen, zal Gent zich tevreden moeten stellen met een vijfjarenplan waarvan de inhoud met de havenverantwoordelijken nog moet besproken worden.

Anderzijds werden onlangs op de begroting 1975 van O.W. een reeks kredieten vastgelegd voor diverse infra- en superstructuurwerken in de havenzone. Zo bv. werd een bedrag van 150 miljoen frank aangewezen als rijkstegemoetkoming in de kosten van de havenwerken uitgevoerd door het stadsbestuur. Dit betekent een minwaarde van 30 miljoen fr. t.o.v. 1974, doch de kredieten die tijdens de voorgaande jaren niet vastgelegd werden, dienen uiteraard aan hogervermeld cijfer toegevoegd.

Met betrekking tot de waterwegen worden kredieten voorzien voor aanpassingswerken tussen Antoing en Vaulx en opwaarts van de sluis te Kerkhove op de Boven-Schelde. Op de Leie zijn moderniseringswerken voorzien tussen Kortrijk en Harelbeke. Overzichtelijk beschouwd zijn de kredieten bestemd voor de waterwegen die van belang zijn voor het hinterlandverkeer van de Gentse haven erg beperkt. Zo bv. komen de waterbouwkundige werken voorzien aan het kanaal Roeselare-Leie en het afleidingskanaal naar de Leie niet in aanmerking voor 1975.

* * *

GENTSE HAVEN EEN NIEUWE TRAFIEK RIJKE

De haven van Gent is sinds begin 1975 een belangrijke trafiek rijker geworden. Sinds jaren worden regelmatig grote hoeveelheden kooks naar Zuid-Amerika afgevoerd. Nu komen ook de V.S. van Amerika aan de beurt, waar de vraag naar kooks groter wordt ingevolge de steeds stijgende prijs van de petroleumprodukten.

Verscheperen naar de V.S.A. gebeurden reeds in mindere mate vanuit andere Westeuropese havens. Dank zij de concurrerende voorwaarden en uitgebreide opslagmogelijkheden kon Gent echter een belangrijk deel van deze trafiek naar zich toetrekken. Naast Belgische, worden ook Duitse en Engelse kooks in bulkcarriers van 25.000 tot 50.000 ton naar de Oostkust van de V.S. afgevoerd. Werden tot nu toe hiervoor ingezet: de «BRITSUM» (39.965 dwt.), de «ROBERT STOWE» (37.870 dwt.), de «ANTI-PAROS» (21.140 dwt.) en de «ANNA BIBOLINI» (50.356 dwt.).

Deze kooks werden per spoor, via de baan en per binnenschip aangevoerd. Ook een regelmtige coaster-trafiek tussen Groot-Brittannië en Gent kwam tot stand. Verscheidene van deze kustvaarders werden met behulp van vlotkranen rechtstreeks in de bulkcarriers gelost. Zo bv. kwamen onlangs de kooksladingen van drie coasters rechtstreeks terecht in de «ROBERT STOWE». Door deze nieuwe aanwinst van trafiek bewijst de haven van Gent andermaal haar kompetitiviteit.

* * *

EXPANSIE VAN DE BELGISCHE KOOPVAARDIJ NAAR VERRE OOSTEN

Vorig jaar knootten de Belgische rederijen Ahlers, Bocimar en de C.M.B. onderhandelingen aan met het oog op de creatie van de «Belgian Far East

Line ». In deze groep zou de Compagnie Maritime Belge als bijzonderste aandeelhouder fungeren. Na lange onderhandelingen werd uiteindelijk te Londen een akkoord bereikt tussen de afgevaardigden van « Belgian Far East Line » en de beheerders van de « Far Eastern Freight Conference », de « Europe-Japan and Japan-Europe Conferences » en de « Philippines-Europe Conference ». Ter verduidelijking vermelden wij dat de benaming « conference » een organisatie betekent op touw gezet door rederijen die dezelfde scheepvaartlijnen uitbaten, waarvoor zij akkoorden afsluiten qua verdeling en tarief van de vrachten evenals frequentie van de afvaarten uit bepaalde havens. Hiermede wordt de nadellige concurrentie tussen de leden vermeden. Het bestrijden van outsiders en het verschaffen van de optimale transport- en vrachtoverwaarden aan de expediteurs worden hierdoor vergemakkelijkt. De Belgian Far Eastern Line houdt zich voor het ogenblik bezig met de uitbouw van een netwerk van structuren vereist voor de uitbating van zo'n belangrijke lijn. Ze zal de Noordzeehavens uit de range Le Havre-Hamburg verbinden met talrijke havens uit Thailand, Maleisië, Singapore, de Filipijnen, Zuid-Korea, Japan, Taiwan en Hong-Kong. Deze trafiek onder Belgische vlag is het gevolg van de aangroei van de vracht tussen Antwerpen en het Verre Oosten. Voor 1974 zijn nog geen precieze gegevens gekend, zodat wij de cijfers van 1973 moeten citeren : 659.461 ton goederen werden naar het Verre Oosten afgevoerd vanuit ons land. Hiervan was 361.000 ton van Belgische oorsprong. In maart laatstleden werd de nieuwe lijn ingehuldigd. Tot ver buiten onze kleine grenzen zal ze de Belgische vlag hoog laten wapperen.

* * *

BELGIE BOUWT REUZESCHEPEN

In een vorige uitgave van ons maritiem panorama gaven wij een bondig relaas over de toekomstplannen van Boelwerf-Temse en Cockerill Yards Hoboken i.v.m. de bouw van superschepen. Thans verstrekt Cockerill Yards ons meer details over haar grootscheepse expansieplannen.

Ten noorden van de bestaande werf wordt momenteel een nieuw bouwdok gegraven, dat zal toelaten eenheden tot ca. 320.000 ton op stapel te zetten. Op een terrein van 12 ha vormt dit dok van 487 m x 65 m het centraal element. Gelet op de ligging van Cockerill Yards aan de Schelde is het niet mogelijk schepen met grotere afmetingen te bouwen. Bovendien moet rekening worden gehouden dat 300.000 dwt. ongeveer het maximum is dat ongeladen de Schelde kan afvaren. Een ander probleem was de voltooiing van de romp na de tewaterlating. Wegens de grootte van het schip moest van de klassieke afwerking langsheen een kade worden afgezien. Besloten werd de volledige afwerking in het dok te laten plaatsvinden. Door een wegneembare deur werd het bouwdok verdeeld in een voorste deel van 332 m gebruikt voor het bouwen en afwerken, en een achterste deel van 151 m, waarin een deel van een 2de schip gelijktijdig gebouwd wordt. Wanneer het afgewerkte schip van het voorste deel het dok verlaat, kan het inmiddels in het achterste deel gebouwd schip naar voren gevlot worden om daar verder voltooid te worden. In het achterste dokgedeelte kan dan weer aan een nieuwe scheepssektie begonnen worden.

Het bouwdok wordt van de Schelde afgesloten door een neerklappende deur. Om de afbouw van het dok aan het gewenste tempo te laten plaatshebben,

zal deze gebeuren met scheepssekties tot 420 ton. Hiertoe wordt langsheen het bouwdok een werkhuis uitgerust met 4 rolbruggen met een hefvermogen van elk 50 ton, die moeten toelaten de in opbouw zijnde scheepssekties te behandelen. Bouwdok en werkhuis dat er langsheen komt, worden overspannen door een mobiele portaalkraan van 75 m hoogte met 125 m overspanning, die door haar hefvermogen van 450 ton de scheepssekties uit het werkhuis zal lichten en in het bouwdok neerlaten. Het dak van het werkhuis is daartoe openschuifbaar. Het geheel van deze werfuitbreiding wordt vervolledigd door een werkhuis speciaal ingericht voor het samenstellen en in elkaar lassen van stalen panelen die de onderdelen vormen van de hoger beschreven scheepssekties.

Cockerill Yards Hoboken hoopt in de lente van 1976 klaar te komen met haar nieuwe installaties.

* * *

« PRINSES MARIA ESMERALDA » LIEP VAN STAPEL

Besluiten wij dit bondig maritiem panorama met het relaas van een stapelloop, waaraan de pers helaas weinig aandacht schonk. Het gaat om de tewaterlating van de multipurpose car-ferry « PRINSES MARIA ESMERALDA », welke op 28 januari laatstleden bij Cockerill Yards Hoboken plaats had. Het schip, waarvan H.K.H. Prinses Maria Esmeralda het meterschap aanvaardde, is bestemd voor de lijn Oostende-Dover/Folkestone van de Regie voor Maritiem Transport. Het bouwen van het veerschip op de helling startte in juni 1974.

Een nauwe samenwerking tussen bouwer en rederij leidde tot het ontwerpen van deze nieuwe eenheid, waarbij de modernste car-ferrytechnieken gekoppeld werden aan de ervaring van de uitbating en de eisen van een rationele exploitatie. De trend tot het gekombineerd vervoer van passagiers en voertuigen werd hier konsekwent doorgetrokken. Binnen welbepaalde scheepsafmetingen moest een maximum aantal voertuigen verscheppt worden met daarbij een optimale flexibiliteit tussen vracht- en personenvoertuigen. Bovendien diende het passagierscomfort van een « cruise »-vaartuig gekoppeld aan de eisen van een relatief kort verblijf aan boord.

Als voornaamste kenmerken citeren wij :

Lengte over alles : 118,40 m
 Breedte : 20,60 m
 Maximum diepgang : 15 voet
 Draagvermogen : 1.200 t.
 Snelheid : 22 knopen
 Aantal passagiers : 1.200

Het schip is van het rij op / rij af-type, uitgerust met hek- en boegdeur. De hekdeur schuift horizontaal open en laat een vrije doorgang van 5 meter breedte bij 4,73 meter hoogte. De boegdeur van haar kant biedt een vrije doorrit van 5 meter breedte en 4,77 meter hoogte. De totale capaciteit van het schip bedraagt 1.200 passagiers en 300 personenwagens of 37 opleggers van 12 m en 46 personenvoertuigen.

Andermaal een topprestatie van onze wereldvermaarde scheepsbouwindustrie.

h. rogie
 25-04-74



les ex-voto marins dunkerquois

Par Jean LEPAGE

Chargé de mission au Musée de la Marine
Etudiant à l'Ecole pratique des hautes études

On distingue ordinairement parmi les pratiques religieuses des gens de mer, en général propitiatoires et laudatives, trois attitudes mentales : avant, pendant et après le danger. Obéissant à cette dernière attitude et à son corollaire : l'action de grâce, un comportement a fait naître partout dans la Chrétienté une catégorie importante d'objets : les ex-voto marins. Reprenant à leur compte une pratique païenne, les populations maritimes confrontées quotidiennement aux périls en mer ont offert à Dieu et à ses saints des objets votifs en reconnaissance de leur survie. L'ex-voto (du latin « ex » : après et « votum » : vœu) est une offrande placée à la suite d'un vœu dans un sanctuaire. Lorsqu'il n'est pas marin, l'ex-voto, résultat d'un contrat passé entre les hommes et les Divinités, se présente sous la forme d'une toile (où figure : soit un malade alité soit l'intercession thaumaturgique d'un saint dans telle catastrophe) d'une épée, d'un képi d'officier et plus communément d'une inscription gravée sur une plaque de marbre. Maritime, il recouvre alors les formes les plus diverses : maquette de navire, peinture sur toile, sur bois, sur carton, sur papier et sur verre représentant un bateau par mer calme ou dans la tempête, vitrail, retable, reliquaire, chapelle de bord, parties de gréement, instrument de navigation, élément d'uniforme et plaque de marbre ou de métal portant une inscription. Ces objets déposés généralement dans les sanctuaires du littoral ou dans les grands centres culturels de l'intérieur sont actuellement en voie de disparition. Détériorés parfois par leur condition déplorable de conservation, ils sont aussi mis à l'écart par une certaine frange du clergé qui les trouve liés à des pratiques dévotionnelles dépassées. De plus, les voiles se multiplient dans les édifices religieux et l'ex-voto marin semble attirer davantage que son voisin non-maritime : « un tableau représentant un bateau étant plus engageant à voler que la vue d'une chambre de malade » (1).

Devant l'intérêt présenté par ces objets comme documents d'histoire maritime et religieuse et devant l'urgence de leur recensement, Michel Mollat du Jourdin, Professeur à l'Université de Paris-Sorbonne et directeur du Laboratoire associé d'Histoire Maritime au Centre National de la Recherche scientifique, nous chargeait dès 1969 de l'inventaire

des ex-voto marins renfermés dans les sanctuaires côtiers de la frontière belge à la Seine. L'enquête était ensuite étendue progressivement à tout le Ponant. En 1971, le CNRS soutenait cette opération en l'insérant dans le laboratoire d'Histoire Maritime. L'année suivante, le Commandant Luc-Marie Bayle, Directeur des Musées de la Marine, associait son musée à l'enquête en cours, ce qui permettait entre autres choses une centralisation des informations recueillies sur l'ensemble du territoire. Grâce au concours de ces deux organismes, la presque totalité des objets maritimes votifs contenus dans les églises, chapelles et musées du littoral de Bray-Dunes à Hendaye ont été inventoriés, fournissant ainsi une moisson de quelque 1.500 ex-voto. Ceux-ci font l'objet d'un dossier de description selon un protocole précis et identique pour toutes les pièces, d'une série de photographies en noir et blanc doublées par des diapositives couleurs quand l'intérêt de l'ex-voto le réclame. L'enquête comporte un aspect ethnographique : les témoignages du clergé, de certaines personnes âgées, des donateurs d'ex-voto encore vivants ou de leurs descendants sont sollicités et recueillis. Le travail sur le terrain est complété par une recherche dans les documents d'archives (cahiers de paroisse, livres de bord, comptes de fabriques, récits de miracles, registres de l'Inscription maritime etc...) qui permet de retrouver la trace d'objets votifs disparus et de préciser l'histoire de certains ex-voto existant encore actuellement.

L'inventaire, étendue depuis à la Méditerranée, est réalisé par une équipe de 6 étudiants de maîtrise et de troisième cycle à l'Université de Paris-Sorbonne :

- François FENE : pour les départements du Var et des Alpes-Maritimes
- Dominique LAVEDRINE : Aude et Pyrénées-Orientales
- Eric RIETH : Charente-Maritime et Vendée
- Daniel SAMSON : Finistère et Morbihan
- Jean-Pierre WETZEL : Côtes-du-Nord et Ille-et-Vilaine
- Jean LEPAGE : Nord, Pas-de-Calais, Somme, Seine-Maritime, Eure, Calvados, Manche, Loire-Atlantique, Gironde, Landes et Pyrénées-Atlantiques.

En juin 1974, une « Association pour la sauvegarde et l'étude des ex-voto marins et fluviaux » était constituée sous la présidence de l'Amiral Douguet, président du conseil d'administration du Musée de la Marine, et du professeur Mollat du Jourdin. Organisée par cette association, une exposition sur le thème « des dévotions des gens de mer sur le littoral français de la Mer du Nord, de la Manche et de l'Atlantique » sera inaugurée en novembre prochain au château des Ducs de Bretagne à Nantes. Cette manifestation itinérante gagnera ensuite Caen et enfin Dunkerque, qui possède entre ses murs un des sanctuaires mariaux les plus importants du Ponant français.

* * *

C'est en effet autour de la Chapelle Notre-Dame-des-Dunes que gravitait la vie dévotionnelle des gens de mer de Dunkerque et de la Flandre maritime. Né de « l'invention » d'une statue miraculeuse de la Vierge pendant les travaux de réfection des fortifications de la ville entre 1403 et 1406, (2) le Culte de Notre-Dame-des-Dunes, originellement Notre-Dame-des-Fontaines, s'ordonnait au XVIIIe et XIXe siècles selon le calendrier de la pêche locale, notamment de la pêche à la morue :

Avant le départ :

- offrandes propitiatoires de cierges,
- achat de statuette, de médailles de la Vierge et de cierges bénits que l'on fera brûler en cas de gros temps devant l'image de Marie (3),
- messe de départ offerte par les armateurs pour les équipages islandais (4).

Pendant la campagne :

- prières des matelots et des « bazennes » accourues à la chapelle pendant les tempêtes,
- entretien en permanence d'une lampe, dite lampe des islandais, au pied de l'autel de la Vierge (5).

Au retour :

- messes d'action de grâce,
- offrandes votives (6),
- messes pour les péris en mer qui clôt l'octave de la nativité de la Vierge lequel coïncide avec le retour des « islandais » (7).

Les mers d'Islande, tristement célèbres par leurs tempêtes - le terrible ouragan de 1888 y fit quelque 165 victimes - étaient le théâtre d'échouages, abordages, démâtages, incendies à bord (8) et ripages de chargements qui concouraient à rendre la pratique votive très vivace. Les ex-voto dunkerquois, originellement circonscrits à la chapelle des Dunes, se répartissent aujourd'hui entre cette dernière, son presbytère et le musée de la ville à la suite de l'acquisition par celui-ci de 13 ex-voto peints provenant de la « Petite Chapelle » à la Salle des Ventes de Dunkerque en 1962. Ces œuvres qui ont souffert du temps, de la négligence de certains détenteurs et des guerres (9) voient leur historique entravé par la double destruction des archives de Notre-Dame-des-Dunes et des registres matricules des bâtiments de commerce établis par l'Inscription Maritime de Dunkerque. Une autre source très importante permet de pallier partiellement cette absence : le versement récent aux archives muni-

pales, des registres de pilotages du port (entrées et sorties) pour la fin du XVIIIe et le XIXe siècle, qui nous donnent un bilan assez exhaustif des activités maritimes de Dunkerque pour certaines décennies, quoique là encore des lacunes soient un obstacle à nos recherches.

Constitués essentiellement d'œuvres duodimensionnelles, ces objets maritimes votifs proviennent pour la plupart des XIXe et XXe siècles, à l'exception d'une toile offerte par le capitaine Kanon en 1756, située au bas-côté nord de la chapelle, et de l'ex-voto de François Schwertdorff appartenant à un particulier. Ce qui frappe à la première approche c'est l'extraordinaire richesse en détails de ces peintures. Un historiographe de la chapelle, Emile Bouchet, voyait d'ailleurs dans les auteurs de ces ex-voto des lointains disciples de Breughel le Vieux et de Teniers (10). Plus que partout ailleurs sur le littoral français, les aquarelles, toiles et peintures sur verre de Dunkerque se distinguent par une fidélité quasiment photographique des scènes représentées. A cette rigueur dans le graphisme, alliée parfois à une certaine naïveté dans les esquisses humaines, vient s'adjoindre un souci de précision dans la narration du naufrage contenue dans les cartouches dédicatoires. On ne trouvera pas ici d'intervention thaumaturgique démesurée, de Vierge aussi importante en surface que le navire lui-même, mais des Madones discrètes, reléguées dans leur nuage à un simple rôle d'effigie, sans qu'une intercession soit parfois apparente dans leur comportement. Le phénomène d'ailleurs n'a rien de particulièrement nordique, les peintures votives dunkerquoises n'échappent pas au grand courant de désacralisation progressive de l'ex-voto peint du XIXe siècle. Loin des imbroglis de bois et de cordages que l'on rencontre fréquemment sur certaines pièces, l'accent ici sera mis sur la représentation la plus authentique possible du gréement. Drisses, écoutes, balancines, bastagues, drailles et martingales... la moindre manœuvre dormante ou courante figure avec précision sur la représentation du naufrage, qu'il soit exécuté par J. Bommelaer ou par Lamartinière, les deux plus grands « écrivains publics » dunkerquois, des drames de mer du XIXe siècle (11).

Dans l'obligation d'être sélectif nous avons choisi parmi quelques 40 objets, un échantillonnage que nous espérons assez représentatif des collections locales. Nous regretterons toutefois de ne pouvoir bénéficier du support de la couleur pour illustrer la richesse chromatique de l'abordage des deux « Saint Pierre » peint par Bommelaer en 1816 (photo 1).

Aux photographies ont été jointes les fiches descriptives établies selon le modèle de l'inventaire français, mais dépourvues ici d'annotations inutiles ou trop longues.

* * *

Matériau privilégié pour l'histoire maritime et l'étude des mentalités religieuses, l'ex-voto marin devait être préservé. La tâche en France n'est pas terminée, l'inventaire ne suffit pas à empêcher vols et négligences et des restaurations urgentes s'imposent. Le jeu néanmoins en valait la chandelle et nous souhaiterions en conclusion que ces lignes déclenchent chez nos amis Belges une action similaire de sauvegarde. Nous n'en doutons pas, de La Panne à Anvers la récolte sera riche !

* * *

ILLUSTRATIONS



Photo 1

PHOTO No 1

Edifice :

Musée municipal de Dunkerque.

Objet :

Aquarelle et encre de sur papier bis, sous verre et cadre de bois.

Situation dans l'édifice :

Réserve.

Dimensions :

Cadre : 43 x 39 cm

Aquarelle : 37,5 x 33,5 cm

Inscriptions :

« Gesehiedenisze van het schip genaemt de sinter pieter van Duijkercke gekommandeert van capt Demeester hijs onderdeurgelopen geweest in den grond van het Brick Ship genaemt de St Pieter van Sitte Capt Gottier en geluyckig gesalveert op sijn Voorschip int Jaer 1816 den 5 Januarius Smorgens, gedsineert door Joannes bomme... »

Etat de conservation :

Bon.

Auteur de l'œuvre :

J.P.C. Bommelaer.

Datation :

Vers 1816.

Description :

Abordage de 2 navires sur une mer à petits creux. A droite un brick de commerce, tribord amures, ayant établi son grand foc et son petit foc, sa misaine, son petit hunier, son petit perroquet, son perroquet de fougue et sa perruche. Le petit cacatois et le cacatois de perruche sont affalés et on a donné du mou dans la balancine. Des bonnettes ont été ajoutées à la misaine et au petit hunier et le clinfoc est serré sur le bout-hors de beaupré. A gauche un petit harenguier à tableau droit a ferlé ses voiles et est abordé par le brick. On distingue la sauvegarde du gouvernail et la voile du tape-cul serrée sur son mât. Sa grande voile au tiers est carguée. Dans la partie supérieure gauche de l'aquarelle, la Vierge portant l'enfant Jésus laisse pendre de sa main gauche un chapelet.

Historique de l'objet :

Acheté en 1962 à la salle de ventes de Dunkerque.

Historique du sujet :

Inconnu.

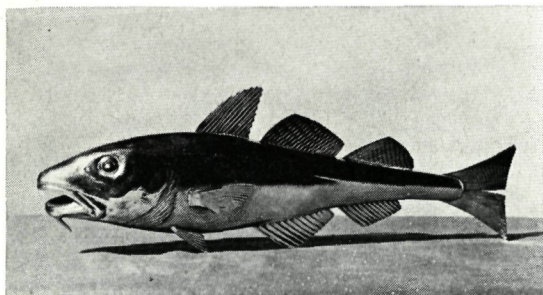


Photo 2

PHOTO No 2

Edifice :
Chapelle Notre Dame des Dunes.
Objet :
Poisson en argent.
Situation dans l'édifice :
Sur l'autel.
Dimensions :
Longueur 38 cm
Hauteur maximum sans nageoires : 8 cm
Etat de conservation :
Bon.
Auteur de l'œuvre :
Inconnu.
Datation :
XIX^e siècle.
Historique de l'objet :
Inconnu.

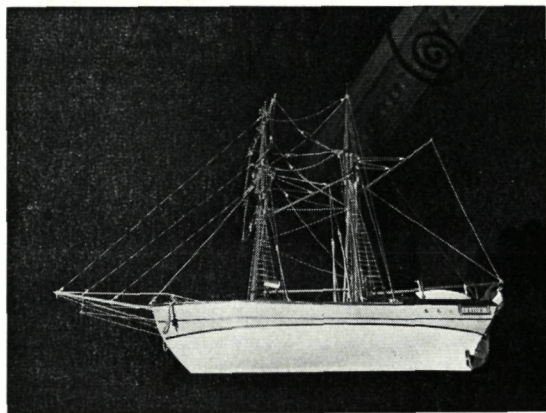


Photo 4

PHOTO No 4

Edifice :
Chapelle Notre Dame des Dunes.
Objet :
Maquette de goélette à hunier.
Situation dans l'édifice :
Suspendue dans la nef à 4 m du sol.
Dimensions :
Longueur hors tout 70 cm, beaupré : 20 cm de longueur maximum 18 cm, hauteur du mât goélette : 45 cm.
Inscription :
Sur babord et tribord : « CELINA ».
Etat de conservation :
Bon.

Auteur de l'œuvre :
Inconnu, don anonyme.

Datation :
1973.

Description :
goélette a perdu un canot de secours, quelques bois, ficelle et fil de fer ; coque blanche et grise au dessus de la ligne de flottaison, facture naïve aux proportions non respectées.

Historique de l'objet :
Inconnu.

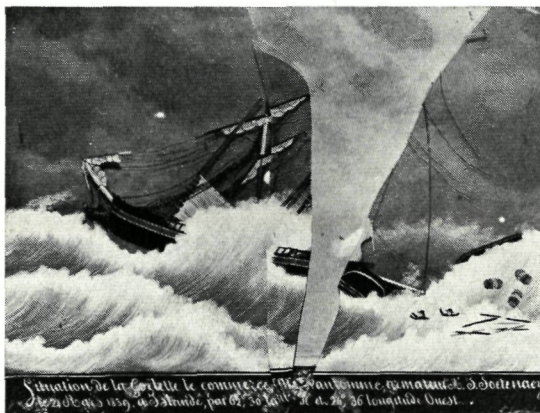


Photo 3

PHOTO No 3

Edifice :
Presbytère de la chapelle Notre Dame des Dunes.
Objet :
Peinture sur verre et arrière plan en carton peint sous cadre de bois.
Situation dans l'édifice :
Grenier.
Dimensions :
Cadre : 70 x 57,2 cm
Verre : 58 x 45,5 cm
Inscription :
« situation de la goélette le commerce cap... Van-
tomme, armateur Mr J. Soetenaey, le 24 mars 1839.
A Islande, par 62°30 latitude et 24°36 longitude ouest.
Adre Lamartiniere ».
Etat de conservation :
Très mauvais, verre cassé et incomplet.
Auteur de l'œuvre :
A. Lamartiniere.
Datation :
1839.

Description :
Goélette à hunier engagée sur tribord et essuyant un paquet de mer. Les voiles sont ferlées à l'exception de la misaine et de la grande voile affalées. Un foc est serré sur sa draille et un autre sur le beaupré. Mât et haubannage ont souffert : le mât de misaine et bout-hors de beaupré sont brisés ainsi que l'éperon au niveau de l'étrave. La goélette a perdu un canot de secours, quelques morceaux de gréement et 2 hommes qui nagent à l'arrière du navire.

Historique du sujet :
Montée par 15 hommes d'équipage, cette goélette de 90 tonneaux partie d'Islande chargée de morues est rentrée à Dunkerque le 22 septembre 1839 pilotée par un nommé Bommelaer (12).

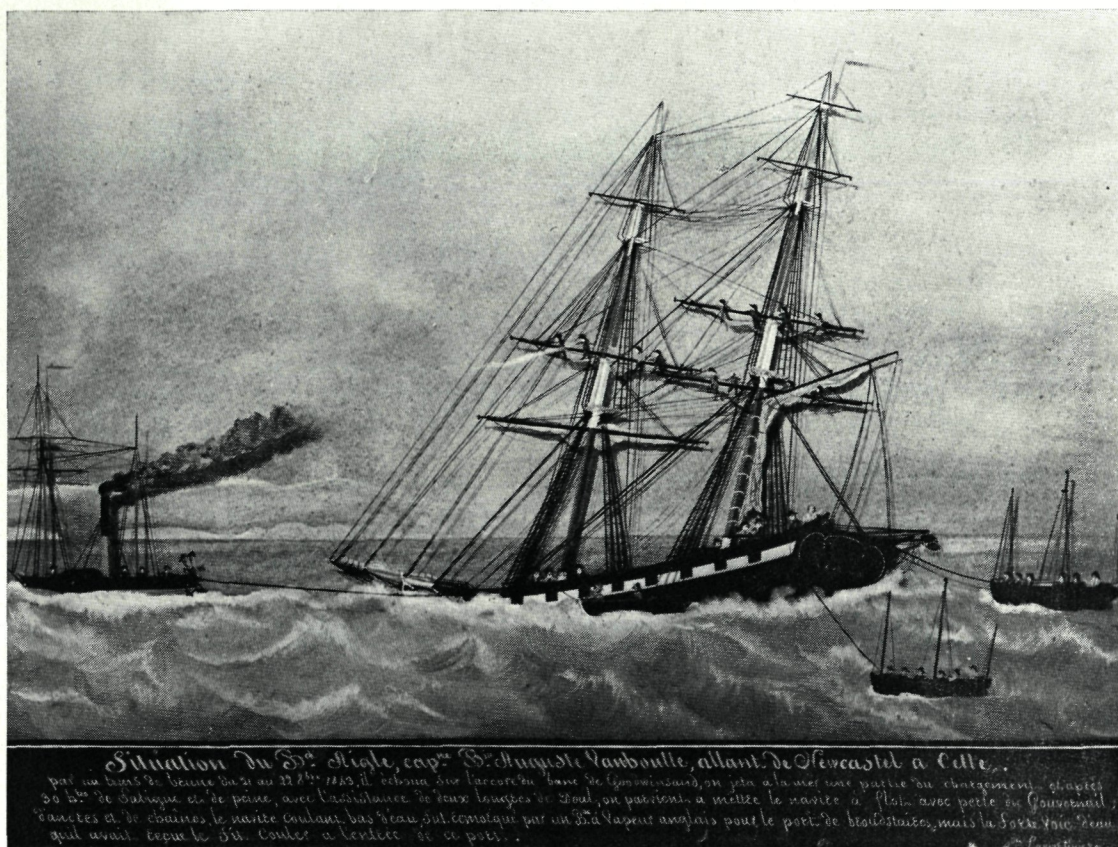


Photo 5

PHOTO No 5

Edifice :

Musée de Dunkerque.

Objet :

Peinture sur verre sous cadre de bois, arrière plan en carton peint.

Situation dans l'édifice :

Réserve.

Dimensions :

Cadre : 56,5 x 69,5 cm

Verre : 58 x 45 cm

Inscriptions :

« Situation du Bck Aigle, capne Bin Auguste Vanboute allant de Newcastle a cette, par un temps de brune du 21 au 22 8bre 1843, il échoua sur l'accore du banc de goodwinsand, on jeta à la mer une partie du chargement et après 30 heures de fatigue et de peine, avec l'assistance de deux lougres de Deal on parvient à mettre le navire à flot avec perte du gouvernail, d'ancres et de chaînes, le navire coulant bas d'eau fut remorqué par un Bau à vapeur anglais pour le port de broud-staires, mais la forte voile d'eau qu'il avait reçue le fit couler à l'entrée de ce port.

(signé) Adre Lamartinière »

Etat de conservation :

Bon.

Auteur de l'œuvre :

A. Lamartinière.

Datation :

Vers 1843.

Description :

Remorqué par un voilier mixte avec roues à aubes, un brick de commerce avec faux sabords est engagé de l'avant. Sur les vergues des marins achèvent de carguer les voiles. On distingue à l'arrière du brick un salvanos et à l'avant le clinfoc et le frand foc serrés sur le boute-hors de beaupré.

Historique de l'objet :

Ex-Voto provenant de la chapelle des Dunes, acheté en 1962 à la salle des ventes de Dunkerque.

Historique du sujet :

Le navire ne figure pas sur les registres du pilotage pour les sorties de 1843. Il rentrera pour la dernière fois à Dunkerque le 29 août 1843, chargé de soufre, commandé par le capitaine Vanboute et piloté par Noedts. Du port de 170 tonneaux le brick « AIGLE » était armé par le sieur Maideau.

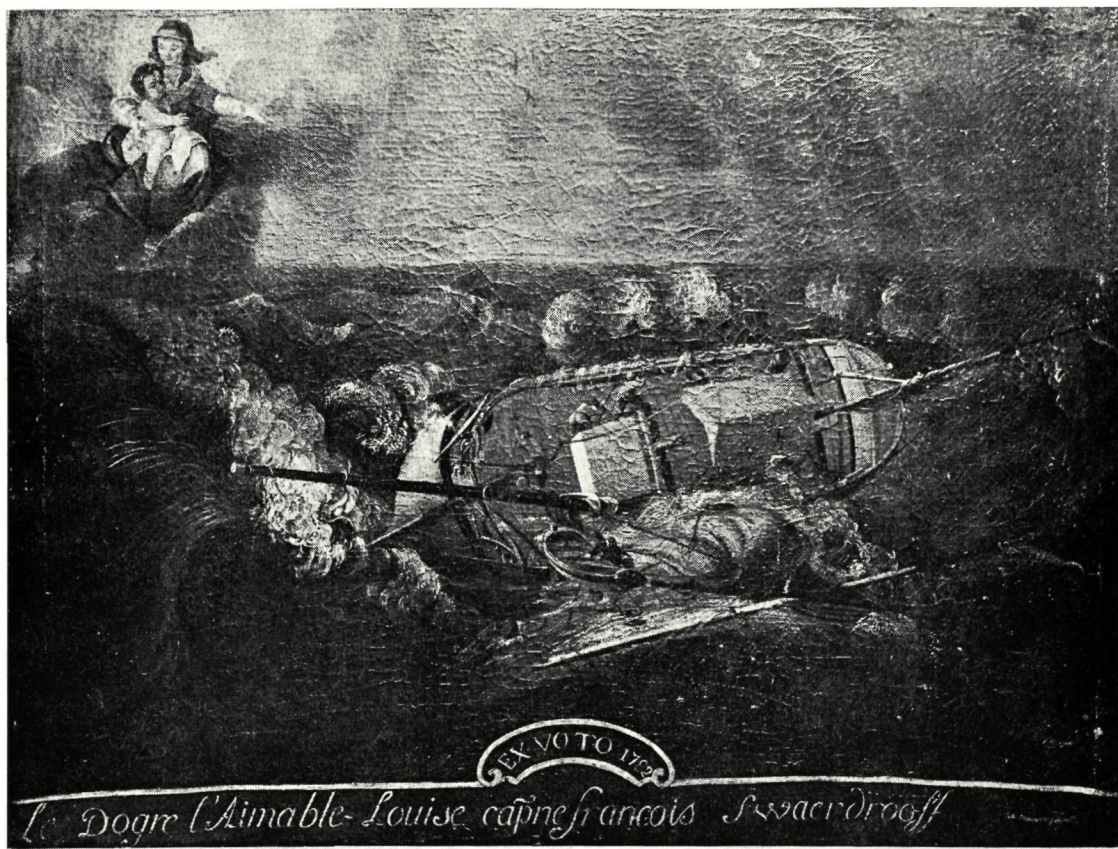


PHOTO No 6

Photo 6

Edifice :

Collection privée.

Objet :

Huile sur toile.

Dimensions :

Cadre : 111 x 88,5 cm

Toile : 91 x 68,5 cm

Inscriptions :

« Ex-voto 1782. Le dogre l'Aimable-Louise, capne François Swaerdrooff. ... Delamare pinsxit ».

Etat de conservation :

Moyen, toile fort sombre.

Auteur de l'œuvre :

Delamare.

Description :

Essuyant un paquet de mer un dogre dématé de son grand mât est gité sur babord. Sur le pont, présenté au spectateur parallèlement au plan de la toile, plusieurs personnages s'affairent, défiant ainsi la loi élémentaire de la gravité. Trois d'entre eux achèvent d'abattre le gréement à la hache, un quatrième a déjà pris position dans un canot de sauvetage ; dans la partie supérieure gauche de cet ensemble assez gris, la Vierge, haute en couleurs, désigne de son bras gauche la scène à l'enfant Jésus.

Historique du sujet :

Le vœu a suscité 2 ex-voto ; une copie de cet objet datée de 1784 existe actuellement à la cathédrale de la Rochelle (14).

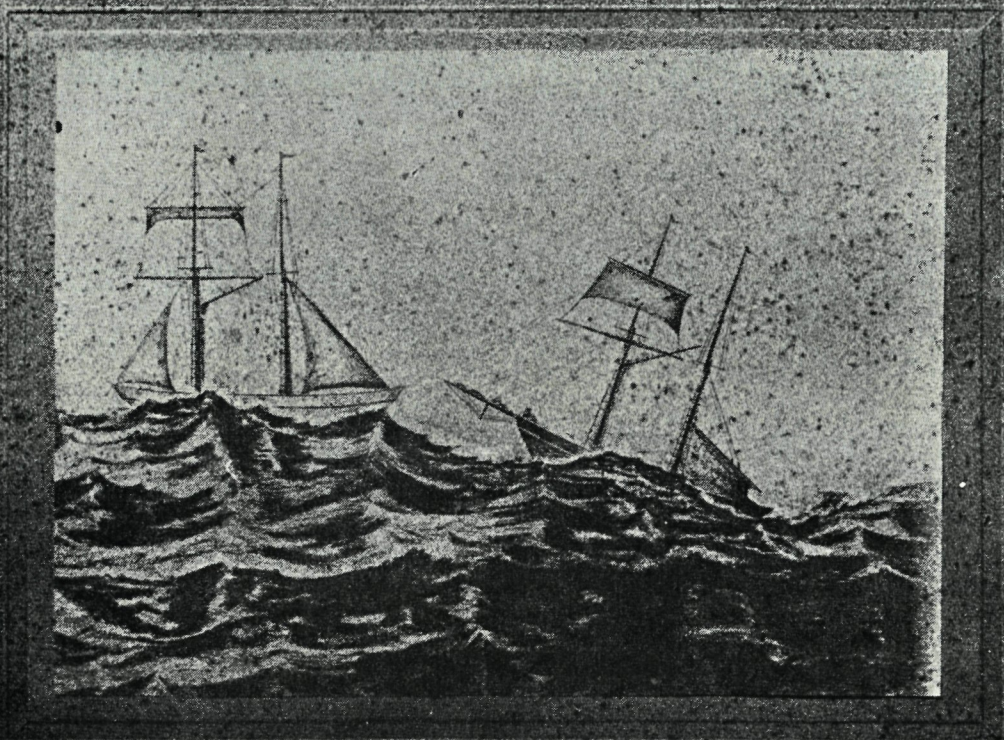
a) Le votant :

François Xavier Swaerdroff (Swaerdrooff ou

Swarddooft selon les textes) né le 14 mai 1759 à Dunkerque, baptisé le même jour J. Doens vicaire de St Eloi (15) était le fils de Marie-Anne Corewinden et de Valentin Swerdtorff, capitaine de navire marchand originaire d'Allemagne (16). A peine âgé de 10 ans, il s'embarque pour la première fois comme « mousse à 10 livres » sur le « ST LOUIS » à destination de l'Islande le 17 mai 1769. On le retrouve ensuite sur divers bâtiments marchands en qualité de mousse et novice à la part, puis comme matelot sur le navire corsaire « LE CHAULIEU » en août 1779 (17). Après examen de ses différents états de service, il est reçu « Capitaine, maître ou patron et pilote de navire » le 30 janvier 1785 (18). Epoux de Marie Pétronille Weus, qui appartenait à une très ancienne famille de marins-pêcheurs dunkerquois, il meurt à Dunkerque le 14 février 1829.

b) Le bateau :

Premier commandement de F. Swerdtorff, le dogre « l'AIMABLE-LOUISE », dont nous ne connaissons ni l'armateur ni le tonnage était rentré d'Islande le 16 septembre 1781 après une campagne de pêche de 5 mois et demi. Swerdtorff y servait en qualité de maître à la part. C'est comme « maître à 100 livres » qu'il commandait de nouveau « l'AIMABLE-LOUISE » du 12 décembre 1781 au 30 juin 1782 (19). Le dogre se rendait au cabotage à Bordeaux (20). Le vœu se situe donc entre ces 2 dernières dates, et l'on comprend ainsi la présence à la Rochelle du même ex-voto déposé là, 2 ans plus tard par le votant.



Manœuvre faite à Islande par la goélette EUTERPE Cap^e DEROO
pour éviter l'abordage avec la goélette YVONNE Cap^e GODIN
6 avril 1901

Photo 8

PHOTO No 8

Edifice :

Presbytère de la chapelle Notre Dame des Dunes.

Objet :

Photographie sépia d'un dessin à la plume, sous verre et cadre de bois.

Situation dans l'édifice :

Grenier.

Dimensions :

Cadre : 39 x 32 cm

Verre : 31,5 x 25 cm

Photographie : 16,5 x 11,9 cm

Inscriptions :

« Manœuvre faite à Islande par la goélette Euterpe capn Deroo pour éviter l'abordage avec la goélette Ivonne capn Godin 6 avril 1901 ».

Description :

A droite, sur une mer grosse une goélette à hunier a ferlé toutes ses voiles à l'exception de son hu-

nier qui a pris plusieurs tours de rouleau et de sa grande voile affalée. On distingue l'arc-boutant de la martingale avec son haubannage, les focs et le clinfoc serrés sur le beaupré.

A gauche : Goélette à hunier navigant sous son grand foc et son hunier presque complètement serré. La grande voile que l'on attend aurique est ici curieusement triangulaire. La goélette n'a pas de beaupré et seule la présence des huniers indique que les 2 goélettes naviguent avec un cap voisin.

Historique du sujet :

Partie de Dunkerque le 2 mai 1901, la goélette « YVONNE » du port de 102 tonneaux, armement Vancauvenberghe, se rendait en Islande chargé de phosphate sous le commandement du capitaine Godin. La goélette « EUTERPE » du port de 82 tonneaux, la suivait 2 jours plus tard pour la même destination, armée par la sieur Bonne et chargée de sel (21).

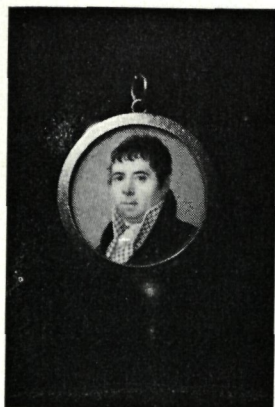


Photo 7

PHOTO No 7

Légende :

« Le Capitaine François Xavier Schwertdorff (1759-1829). »

Médaillon cerclé d'or (3,6 cm de diamètre) reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur Pierre Daudruy.

NOTES EXPLICATIVES

- (1) **SEIGNOLLES** Claude : Le folklore de Provence. PARIS Maisonneuve et Larose 1967 p. 391.
- (2) **DE BERTRAND** (R) : Notice historique sur la chapelle de Notre Dame des Dunes à Dunkerque. Dunkerque 1853 p. 16.
- (3) **BECK** Jules : Notre Dame des Dunes patronne de Dunkerque et de la Flandre maritime. Dunkerque 1898. p. 34.
- (4) **DE RIN** Henri : La pêche dunkerquoise à la morue. Dunkerque 1936-1938. Tome 2 p. 466.
- (5) idem p. 466.
- (6) **DE BERTRAND** : op cité p. 32, « La piété s'exerçait surtout au retour des marins de la pêche d'Islande, et c'était au mois de septembre, d'octobre et de novembre que les comptes d'administration accusaient les plus fortes recettes... ».
- (7) voir: « la Neuvaine de Notre Dame des Dunes à Dunkerque » dans « le Pilote Dunkerquois » no. 265 du 5 septembre 1861.
- (8) « Vœu du 26 avril 1837: la goélette Louise, cap. Gaspard Neuts étant en Islande, le feu prend à bord ». Dédicace d'une toile de Notre Dame des Dunes aujourd'hui disparue, mais photographiée dans Beck Jules op. cité page 40.
- (9) Par exemple l'objet reproduit sur la photo no. 3. Il ne s'agit malheureusement pas d'un cas unique.
- (10) **BOUCHET** Emile : Notre Dame des Dunes et la petite chapelle à Dunkerque. Tiré à part, sans date in 8°, page 198 (archives de la chapelle).
- (11) Le dunkerquois Lamartinière n'a pas limité son talent aux seules demandes des gens de mer de la Flandre maritime. On retrouve ses peintures sur verre à la chapelle Notre Dame de Salut de Fécamp, à Notre Dame de Grâce d'Honfleur, à Douvres, la Délivrante et à Bayeux (Calvados).
- (12) Archives municipales de Dunkerque : registre du pilotage (1-7-1837 au 26-10-1843) entrée no. 94, année 1839.
- (13) Idem, entrée no. 117 de 1843.
- (14) Reproduit dans J. PRASTEAU : « Les îles d'Ouest ». Arthaud 1954 pp. 16-17.
- (15) Archives municipales de Dunkerque : registre des baptêmes de l'année 1759. E 11 no. 364.
- (16) Bistumarchiv von Trier: Kirchenbuch des katholischen Pfarrei von Mittelstrimming. 560-298, volume 1, page 43, année 1732 : « naissance le 4 septembre 1732, à Mittelstrimming; province de Trèves de Valentin Schwertdorff, père du votant. »
- (17) Archives municipales de Dunkerque : Amirauté, réception des maîtres et pilotes de navires. 1785 liasse 195-4a.
- (18) idem : Lettre de maîtrise de F. Swardooft.
- (19) idem.
- (20) Archives municipales de Dunkerque : registre du pilotage (1-1-1776 au 31-12-1783), sortie no. 6.
- (21) Registre du pilotage (1-4-1898 au 30-9-1901); sorties 12 et 21. * * *

L'auteur tient à remercier les personnes qui l'ont aidé dans ses recherches sur les ex-voto dunkerquois.

Monsieur l'Abbé OUTERICK chapelain de Notre Dame des Dunes.

Madame S. Blazy Directrice des services d'archives de Dunkerque.

Messieurs G. Blazy Conservateur du Musée, C. Pfister et P. Daudruy. * * *

woorden uit de zeemanskist

maritiem gezegd.

Oppermeester J.B. DRESEN

Onbewust gebruiken wij in het dagelijks leven een reeks uitdrukkingen die sedert eeuwen aan de scheepvaart ontleend werden.

Zo is het bijvoorbeeld als je zoon van 18 voor de tweede maal op één week na middernacht thuis komt en je hem zegt dat het SPUIGATEN BEGINT UIT TE LOPEN, zonder daarbij te denken aan de aldus genoemde afvoergaten in het dek van een schip. Verontschuldigt hij zich met te zeggen dat hij hiermee de vreugde voor een examenuitslag wilde BOTVIEREN, dan denkt hij helemaal niet aan BOT als het buitenboordse einde van het ankertouw dat voor de goede gang van zaken regelmatig moet gevierd worden (freshning the nip).

Als je vrouw zegt dat ze SLAG HEEFT GEKREGEN van het feit dat dochterlief reeds een paar malen met een jongen in de stad werd gezien en in verband hiermee haar ongerustheid tegen je uitdrukt, denkt ze waarschijnlijk nooit aan het slag krijgen als het aanlopen van de zeebodem op een zekere diepte als teken dat men een bank of de kust nadert. En als jij dan geruststellend antwoordt dat HET ALLEMAAL ZO GEEN VAART ZAL LOPEN, doet je dat waarschijnlijk nooit denken aan de vaart of de snelheid van een schip. Iemand AFSCHEPEN was eertijds het inschepen met bestemming naar het moederland. Ook nu nog wil het zeggen dat we op de een of andere manier van iemand willen afgeraken.

Maar dat familielid van het 6de knoopsgat, dat op een zonnige zondagvoormiddag, juist voor het eten onaangekondigd in uitgebreid familieverband bij je binnenvalt, daar blijf je dan voor de rest van de dag mee OPGESCHIEPT zitten.

Bij het zien van een OPGEDIRKTE dame, die hooghakkig over de straat stapt, denkt men bezwaarlijk aan het OPDIRKEN, dit is het optuigen van de grote laadboom - de dirk - alvorens de haven binnen te lopen. Na vele dagen zee is dit wel iets om er wat feestelijks in te zien.

Toen diezelfde dame struikelde, viel en werd rechtgeholpen, vertelde ze dat ze door die val erg VAN STREEK WAS GERAAKT. Hierbij dacht ook zij niet aan het ouderwets scheepskompas dat vroeger meer dan tegenwoordig al eens van streek kon geraken.

De invloeden van de ijzermassa's aan boord waren niet gekend en de verdeling van de kompasroos was in streken, zijnde 11 1/4 graad (de verdeling in graden kwam eerst deze eeuw in gebruik). Voordien werden dan ook alle afwijkingen in streken gegeven en voor een slecht sturende Janmaat was het kompas snel van streek.

Koopt je gebuur een nieuwe wagen die nog een stuk groter is dan zijn vorige, dan zul je allicht zeggen dat het hem VOOR DE WIND GAAT en dat hij om zo'n grote wagen te onderhouden wel EEN ZEE VAN GELD MOET HEBBEN. In elk geval heeft hij iedereen in straat met dat nieuwe ding FLINK DE LOEF AFGESTOKEN - een manoeuver dat zeker bij het wedstrijdzeilen wel meer voorkomt.

Je eigen wagen heeft al een respectabel aantal jaren, maar voorlopig zit je een beetje krap en ZUL JE NOG MOETEN ROEIEN MET DE RIEMEN DIE JE HEBT. In elk geval ben je zinnens van hem in het voorjaar een beurt te geven en hem dan meteen WAT OP TE KALEFATEREN.

En wie denkt nu bij het zeggen dat je nog RUIMSCHOOTS de tijd hebt om de trein te halen aan die ruim gevoerde schoten bij een voor-de-windse koers.

Onlangs ontmoette ik een oude scheepsmaat waarmee ik nog in de Royal Navy had gediend. Sinds ik hem laatst zag leek hij en flink stuk AFGETAKELD. Aan zijn kledij te zien was hij AAN LAGER WAL GERAAKT. Hij bleek flink BOVEN ZIJN THEEWATER TE ZIJN en wat hij vertelde RAAKTE KANT NOCH WAL. Aangezien hij gevaarlijk over straat LAVEERDE heb ik hem maar OP SLEPTOUW GENOMEN en hem naar huis gebracht.

Als we van iemand zeggen dat hij ONBEWIMPELD voor zijn mening uitkomt, of dat zijn voorstel zonder discussie werd AFGEWIMPELD, dan herkennen we in dat wimpelen nog moeilijk een maritieme actie. Maar toch heeft het te maken met het in 2 punten uitlopende scheepsvaantje dat, opgemaakt in de kleuren van het land sedert de vroegste tijden aan boord van de oorlogsschepen in de top van de grote mast werd gevoerd. Door de koopvaardijsschepen werd in die tijden bij het naderen van andere schepen dit voorrecht, voorbehouden aan oorlogsschepen, al eens misbruikt om ook een wimpel te voeren. ONBEWIMPELD maakte dan ook altijd een eerlijke, ongevaarlijke indruk. Diezelfde wimpel werd ook nog gebruikt om bepaalde orders ongedaan te maken wat dan aan de basis ligt van het AFWIMPELEN.

En we blijven nog even bij de oorlogsmarine als we zeggen dat hij in de discussie DE VOLLE LAAG HAD GEKREGEN en niet anders meer kon dan BIJDRAAIEN en BAKZEILHALEN. Waarbij we in de praktijk de zeilen zo zouden brassen (richten) dat de wind van voren inkomt en het schip stil gaat liggen of deinen terwijl we figuurlijk terug zouden

krabbelen van een eerst genomen standpunt ofte zoete broodjes bakken.

Modernere van vorm is het gezegde IETS OF IEMAND TORPEDEREN. Wie denkt er nu bij het gebruik van deze uitdrukking aan het massaal geweld van een exploderende torpedo.

Als je zegt dat je toch EVEN POOLSHOOGTE WILT NEMEN dan houdt dat verband met de hoogte van de poolster boven de horizon die bij benadering gelijk is aan de breedte van de waarnemer. Poolshoogte nemen was tot aan de uitvinding van de chronometer in de 18de eeuw de enige manier van navigeren buiten het zicht van de kust.

In het leven moet je ter gelegener tijd weten te SCHIPPEREN steeds EEN OOGJE IN HET ZEIL HOUDEN en TER RECHTER TIJD IETS AAN BOORD KUNNEN LEGGEN. En als je dan met zijn allen AAN EEN LIJN GAAT TREKKEN, dan haal je de SLAG WEL THUIS.

De meesten onder ons kunnen bezwaarlijk zeggen DAT ZE HUN SCHEEPJES OP HET DROGE HEBBEN integendeel, tegen het einde van de maand gebeurt het meer dan eens dat we OP HET DROGE ZITTEN.

J.B. DREESSEN



DIT IS HET LAATSTE NUMMER VAN DE JAARGANG 1974 - 75

Het nummer één van Neptunus, jaargang 1975-76 verschijnt eerstdaags.

VERNIEUW « NU » UW ABONNEMENT

door storting / overschrijving van 200,— F op één van onze bankrekeningen : 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement** van 300,— F nemen, wat overeenstemt met de werkelijke kostprijs van ons tijdschrift of nog beter... een ere-abonnement aan 500,— F.

...

CE NUMERO EST LE DERNIER DE L'ANNEE 1974-75

Le numéro 1 de Neptunus, année 1975-76 paraîtra incessamment.

RENOUVELEZ VOTRE ABONNEMENT « MAINTENANT »

en versant la somme de 200,— F à un des comptes en banque Neptunus, Ostende : 280-0400779-12 ou 473-6090311-30.

Vous pouvez aussi souscrire à un **abonnement de soutien** à 300,— F (prix réel de notre revue) ou encore mieux, à un abonnement d'honneur à 500,— F.

INFO MARINE



bewegingen van onze schepen
mouvements de la flotte...

bezoek vreemde schepen

visites navires étrangers

« ZENOBE GRAMME »

Van 3 tot 21 april ondernam het zeilschip A958 « ZENOBE GRAMME » een kruisvaart in de Noord-zee.

Het schip stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e Klas VERHAEGHE en legde aan te LEMVIG (Denemarken) van 14 tot 17 april.

SMALDEEL ONDIEPWATERMIJNENVEGERS

Het smaldeel ondiepwatermijnenvegers, samengesteld uit de MSI's M475 « TONGEREN », M476 « MERKSEM », M482 « VISE », M484 « DINANT », M485 « ANDENNE », M473 « LOKEREN », M479 « HUY » en M480 « SERAING », ondernam een kruisvaart in het Kanaal van 19 tot 30 april 1975.

Het smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein P. MAWET en legde aan te BREST van 20 tot 26 april.

MIJNENVEEGGROEP

De mijnenveeggroep, samengesteld uit het Commando- en Logistiek steunschip A961 « ZINNIA » en de Hoogzeemijnenvegers M908 « TRUFFAUT », M902 « VAN HAVERBEKE » en M903 « DUFOUR », ondernam een kruisvaart in de Noord- en Oostzee van 22 april tot 7 mei 1975.

De groep die onder het bevel stond van Fregatkapitein POULLET was te KIEL van 25 tot 29 april.

KUSTMIJNENVEGERS

Het smaldeel kustmijnenvegers, samengesteld uit de M928 « STAVELOT », M930 « ROCHEFORT », M933 « KOKSIJDE » en M935 « VEURNE » ondernam een trainingskruisvaart in het Kanaal en de Golf van Biscaye van 21 april tot 23 mei 1975.

Het smaldeel stond onder het bevel van Korvetkapitein VANDERSTRAETEN en legde aan te Bayonne van 25 tot 28 april, te Brest van 1 tot 7 mei, te Nantes van 9 tot 12 mei en te Penzance van 16 tot 19 mei.

De Nederlandse Hr.Ms. kruiser « DE ZEVEN PROVINCIEN », vlaggeschip van het eskader en de jager Hr.Ms. « FRIESLAND » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van ANTWERPEN van 7 mei 1975 tot 12 mei 1975.

Het eskader stond onder commando van Schoutbij-Nacht J.W.H. WEVERS a/b van Hr.Ms. « DE ZEVEN PROVINCIEEN ».

Karakteristieken

Voor Hr.Ms. « DE ZEVEN PROVINCIEEN »

Waterverplaatsing: 12.200 ton

Afmetingen: 185,7 x 17,25 x 7 meter

Bemanning: 713

Voor Hr.Ms. « FRIESLAND »

Waterverplaatsing: 3.170 ton

Afmetingen: 116 x 11,7 x 5,2 meter

Bemanning: 215

De Engelse kustmijnenveger HMS « WALKERTON » bracht een routine bezoek aan de haven van OOST-ENDE van 27 tot 29 mei 1975.

Het schip stond onder het bevel van LT. S. MOORE RN.

Karakteristieken

Waterverplaatsing: 425 ton

Afmetingen: 153 x 28,8 x 8,2 voet

Bemanning: 29

Het Nederlandse opleidingsschip « ZEEFAKKEL » bracht een routinebezoek aan de haven van OOST-ENDE van 31 mei tot 1 juni 1975.

Het schip stond onder het bevel van mijnheer J. AGEMA.

Karakteristieken

Waterverplaatsing: 384 ton

Afmetingen: 149 x 24,7 x 6,9 voet

Bemanning: 29

Het Engelse fregat HMS « DANAE » bracht een niet-officieel bezoek aan de haven van ANTWERPEN van 10 tot 16 juni 1975.

Het schip stond onder het bevel van Captain B.G. YOUNG, RN.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2.860 ton

Afmetingen :

Grootste lengte : 113,4 meter

Breedte : 12,5 meter

Diepgang : 5,5 meter

Bemannig : 251

Het Engelse fregat HMS « LEOPARD » bracht een routinebezoek aan de haven van OOSTENDE van 13 juni tot 15 juni 1975.

Het schip stond onder het bevel van commandant R.H. WHYTE MELVILLE JACKSON RN.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2.520 ton

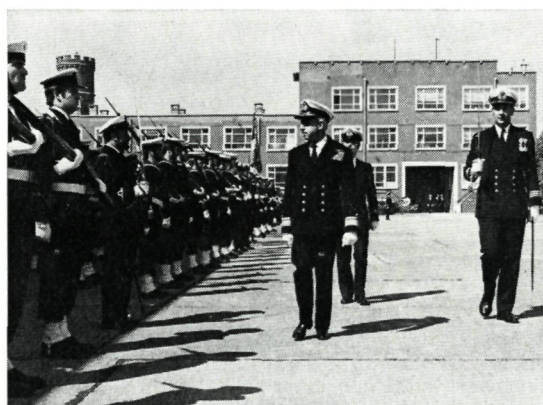
Afmetingen : 339,8 x 40 x 16 voet

Bemannig : 235



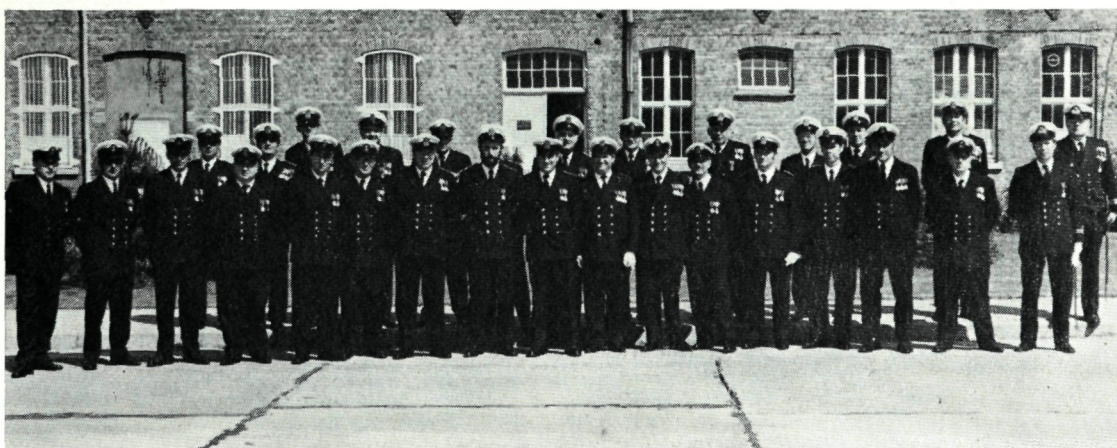
DAG VAN DE ZEEMACHT

FASTES DE LA FORCE NAVALE



Op 6 juni jl., had de jaarlijkse dag van de Zeemacht plaats te Oostende. Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht, schouwde de opgestelde bemanningsleden tijdens een militaire plechtigheid in de Kazerne Bootsman Jonsen, waarna een bloemenhulde plaats had aan het monument der Zeelieden op de Zeedijk. De dag werd besloten met een erewijn in de diverse messes.





Tijdens de « Dag van de Zeemacht » werden heel wat officieren en onderofficieren verermerkt.

DIX ANNEES DE COOPERATION BELGO-NEERLANDAISE A L'ECOLE DE LA GUERRE DES MINES A OSTENDE

C'est aux termes d'un accord signé le 17 mai 1965, que la Belgique et les Pays-Bas décidèrent de fusionner leurs établissements d'enseignement maritime consacrés à la défense contre les mines marines et de dispenser dorénavant cet enseignement à l'Ecole de la Guerre des Mines (EGUERMINE) de la Force Navale à Ostende.

Le 10e anniversaire de cette fusion et de cette coopération unique en son genre a été commémoré le 22 mai 1975 en une séance académique à EGUERMINE. Des hautes personnalités des deux pays ainsi que des attachés militaires de pays membres de l'OTAN ont honoré la cérémonie de leur présence. L'Ecole de la Guerre des Mines forme tout le personnel affecté aux forces de dragage des deux marines, à la fois sur le plan de la technique et sur celui de la tactique; elle est ouverte également au personnel des pays alliés faisant partie de l'OTAN et leurs escadrilles de dragage et de chasse aux mines passent en grand nombre à Ostende pour bénéficier du simulateur de dragage qu'EGUERMINE met à leur disposition.

L'école instruit environ un millier d'élèves par an; au cours de ces dernières dix années, 10.410 marins de tous grades des flottes de la Belgique, des Pays-Bas et des pays alliés, y ont suivi un cours ou fait un stage.

En ce moment l'école héberge des instructeurs et des élèves de huit nationalités différentes.

La création de cet Institut intégré se fit, en 1965, à l'initiative de feu le Vice-Amiral A.J.J. van der Schatte Olivier de la Marine Royale Néerlandaise et du Commodore L. Petitjean de la Force Navale Belge. La charge de directeur d'EGUERMINE est confiée alternativement à un officier de marine belge ou néerlandais, le directeur des études étant chaque fois un officier de la nationalité opposée.

Discours de Commodore J.P. VAN DYCK, Chef d'Etat-Major Force Navale, pour le 10e anniversaire de la coopération Belgo-Néerlandaise à l'EGUERMINE

Il n'y a pas si longtemps paraissaient dans la presse des articles sur l'emploi de mines marines au Vietnam, au Canal de Suez et au Bangla-Desh.

Rappelons aussi que pendant la guerre de Corée, l'offensive de Mac Arthur fut arrêtée devant Wonsan par la présence de champs de mines d'un type nouveau. Ou encore que la Mer du Nord fut au cours de la deuxième guerre mondiale, truffée de plus de 360.000 mines marines et que 30 ans après, nous n'avons toujours pas fini d'en trouver?

Ces exemples historiques récents prouvent que la guerre des mines est une arme tactique redoutable qui peut être utilisée à des fins défensives et offensives.

Elle est dirigée surtout contre les navires marchands dans le but de briser et d'immobiliser le trafic maritime de l'adversaire, de le bloquer dans ses ports, de lui dénier tout secours, tout renfort, tout ravitaillement venant de la mer.

Un pays qui tire sa subsistance de son commerce extérieur, ne peut prendre le risque de voir ses navires marchands couler en vue des ports sur des mines marines, après tous les efforts consacrés à les protéger des dangers des sous-marins, des flottes et des avions ennemis.

La guerre des mines procède de la science. Si mouiller des mines ne s'improvise pas, les draguer s'improvise encore moins. Il ne suffit plus de réquisitionner des barques de pêche et de les convertir en dragueurs de mines. Il ne suffit plus de couper l'orin des mines pour qu'elles deviennent inoffensives.

Maintenant que les mines sont devenues des engins sophistiqués au pouvoir de discrimination illi-

mité il nous faut suivre de près les développements de la technique moderne, en tirer les enseignements nécessaires et les transmettre au personnel sous forme de méthodes modernes elles aussi.

C'est dans ce but qu'au lendemain de la guerre de Corée cette école fut construite. La première pierre en fut posée par S.A.R. le Prince de Liège le 6 juin 1956 et les cours commencèrent en novembre 58. La Marine Royale des Pays-Bas nous avait devancés dans ce domaine. Les premiers cours de déminage avaient débuté en 1949, et formèrent des officiers spécialisés en MCM depuis 1956. Depuis longtemps déjà nos marins belges et néerlandais se retrouvent sur les bancs des écoles de la Marine Royale Néerlandaise.

Alors, il y a 10 ans, nos deux marines, mises en confiance par déjà tant d'expériences communes, décidèrent d'intégrer aussi l'instruction dans le domaine de la guerre des mines et de concentrer leurs efforts, dans une seule et même école, la plus moderne des deux, celle d'Ostende.

Economies, efficacité, rendement en ont été les fruits. Rayonnement aussi car notre commun effort a été observé à l'extérieur au delà de nos frontières par nos camarades et alliés des autres marines de l'OTAN! En 10 ans cette école a vu passer 10.000 élèves réguliers. Plus de 150 escadrilles de dragueurs composées en moyenne de 7 navires ont rendu visite à ce port, pour suivre l'entraînement d'une semaine. Cela représente 1.100 navires et près de 40.000 marins.

L'école a formé 47 officiers belges, néerlandais et allemands dans la plus haute qualification qui soit en guerre des mines: les MIJBO's. 600 officiers belges, 850 des Pays-Bas et 250 des autres pays de l'OTAN y sont passés. 3.500 sous-officiers et matelots de nos deux pays en ont suivi les cours.

L'école forme et entraîne les officiers à remplir les fonctions d'officier de quart, puis de Commandants

d'un dragueur ou d'un chasseur de mines, elle en prépare d'autres aux fonctions d'état-major. Les équipages y sont formés ou entraînés soit en escadrille aux tactiques de la guerre des mines, soit individuellement pour l'application de leurs différentes spécialités.

L'école apporte aussi sa collaboration à la préparation tactique des escadrilles de chasse et de dragueage en vue de leur participation aux exercices. L'école apporte enfin également son concours aux groupes d'études et de travail dans le domaine de la guerre des mines qui se sont constitués au sein de l'OTAN.

Toute cette activité, ne passe pas inaperçue aux yeux des autorités, et nombreuses sont les visites qui lui sont faites.

Il y a peu de temps S.A.R. le Prince Bernhard a honoré l'école de sa visite.

On peut citer également:

- Les Ministres de la Défense de nos gouvernements respectifs.
- Les commissions de la Défense Nationale de la Chambre et du Sénat belges.
- Le Comité militaire de l'OTAN, et le Groupe Training de l'Europe et de l'OTAN, ainsi que le secrétaire général du conseil de l'OTAN; et tant d'autres qui montrèrent leur intérêt et leur admiration pour cet exemple de collaboration et d'entente, unique il faut bien le dire, entre deux marines.

Le premier protocole d'accord fut signé par nos Ministres de la Défense le 17 mai 1965 et cet accord fut reconduit depuis lors tous les trois ans avec de légères modifications que le temps et les circonstances imposèrent. Le 7 de ce mois de mai 1975 un nouveau protocole vient d'être signé. Il comporte cette fois une clause de reconduction tacite qui prouve notre volonté de coopération.

Je tiens à remercier ici mon collègue le Vice Amiral ROEST, BDZ et CMS, et à remercier égale-



De nieuwe Commandant-Directeur Kapitein ter Zee (KNM) Kamps, met rechts van hem al de voormalige Directeurs.

ment tous les anciens, qui depuis dix ans se sont dévoués pour rendre cette intégration possible. C'est feu Mr l'Amiral Van der SCHATTE-OLIVIER qui en eut le premier l'idée avec le Commodore PETITJEAN. Nous, leurs successeurs, ne pouvons que nous féliciter de leur initiative. L'école de la guerre des mines continuera à l'avenir à progresser. Son enseignement qui bénéficie déjà de moyens didactiques modernes comme le sont les systèmes de projections audio-visuels, son simulateur et l'usage de plus en plus poussé qu'elle fait d'un ordinateur électronique, doit continuer à s'adapter à l'évolution actuelle.

Je ne veux pas terminer ici sans exprimer à tous ceux qui sont et qui ont été instructeurs dans cette école au cours de ces dix dernières années, officiers, sous-officiers belges et néerlandais et aux membres du cadre administratif ma très grande considération pour le travail qui a été fourni et qui est digne des belles traditions des marines de nos deux pays.

Et je forme le vœux que cette collaboration si fructueuse se perpétue et même s'élargisse au bénéfice de nos deux marines en particulier et à celui de nos partenaires de l'OTAN en général.



BELGISCH - NEDERLANDSE MIJNENBESTRIJDINGS-SCHOOL BESTAAT TIEN JAAR

Bij bilaterale overeenkomst van 17 mei 1965 besloten België en Nederland hun nationale opleidingen voor de mijnenbestrijding op de Noordzee samen te voegen en te Oostende op de Mijnenbestrijdingsschool (Ecole de la Guerre des Mines) (EGUERMIN) geïntegreerd voort te zetten.

Op 22 mei werd het tienjarig bestaan van deze unieke samenwerking en integratie tijdens een academische zitting op EGUERMIN herdacht. Hoge autoriteiten uit beide landen en militaire attachés van andere NATO-landen waren hierbij tegenwoordig. EGUERMIN verzorgt thans alle tactische en vaktechnische opleidingen op het gebied van de mijnenbestrijding. Deze opleidingen staan ook open voor personeel van de bondgenoten. Hun mijnenvegers en mijnenjagers komen regelmatig voor tactische indoctrinatie naar EGUERMIN: tevens wordt een goede uitwisseling tussen theorie en praktijk gewaarborgd door middel van de mijnenveeg simulator.

Per jaar nemen omstreeks 1.000 militairen deel aan een opleiding. Sedert de oprichting waren dat in totaal 10.410 man vlootpersoneel uit België, Nederland alsmede van de bondgenoten. Momenteel zijn acht nationaliteiten op de school aanwezig.

De stichting van dit geïntegreerde instituut werd in 1965 vooral bevorderd door wijlen vice-admiraal A.H.J. van der Schatte Olivier (KNM) en commodore L. Petitjean (ZM).

De functie van directeur van EGUERMIN wordt beurtelings door een hoofdofficier van de Zeemacht van België of van de Koninklijke Marine van Nederland bekleed, terwijl het tegenovergestelde gebeurt voor het Hoofd Opleidingen.

Op donderdag 22 mei jl., werd het 10-jarig bestaan van deze school met de nodige luister gevierd en dit in aanwezigheid van hoge militaire en burgerlijke autoriteiten.

Toespraak gehouden door Commodore J. VAN DYCK, Stafchef Zeemacht, ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van de gezamenlijke Belgisch-Nederlandse opleidingen in mijnenbestrijding

Nog niet zo lang geleden verschenen er in de pers artikelen over het gebruik van zeemijnen in Vietnam, in het Suez-kanaal en in Bangla-Desh.

Ook tijdens de oorlog in Korea, werd o.a. het offensief van Mac-Arthur gestopt vóór Wonsan, door mijnenvelden van een nieuw type.

Ook in de Noordzee werden tijdens de Tweede Wereldoorlog meer dan 360.000 zeemijnen gelegd, en vindt men er nu nog regelmatig.

Deze voorbeelden uit de recente geschiedenis bewijzen dat mijnenoorlogsvoering een geducht tactisch wapen is dat zowel offensief als defensief kan gebruikt worden.

De mijn in vooral gericht tegen de koopvaardij-schepen, met het doel het zeeverkeer van de tegenstander te verbreken en lam te leggen, hem te blokkeren in zijn havens en zo alle hulp, alle versterking en bevoorradings van uit zee af te snijden. Een land dat afhangt van zijn buitenlandse handel, mag het risico niet nemen zijn koopvaardij-schepen in de nabijheid van zijn havens op een mijn te zien lopen, na ze op zee beschermd te hebben tegen onderzeeërs, vijandelijke schepen en vliegtuigen.

De moderne mijnenoorlogsvoering is een wetenschap geworden. Bij het mijnenleggen is er geen plaats voor improvisatie, maar dit is nog minder het geval bij de mijnenbestrijding. Het volstaat niet meer vissersboten op te eisen en die om te vormen tot mijnenvegers. Het volstaat ook niet meer de verankering van de mijnen door te snijden om de mijn onschadelijk te maken.

De mijn is nu een spitsvondig tuig geworden met een onbeperkt onderscheidingsvermogen en het is dan ook noodzakelijk de modernste technieken van dichtbij te volgen en er de nodige lessen uit te trekken; en deze lessen moeten onder vorm van moderne, aangepaste methodes bijgebracht worden aan het personeel.

Met dit doel werd, kort na het uitbreken van de oorlog in Korea, deze school opgericht. Op 6 juni 1956 legde Z.K.H. de Prins van Luik de eerste steen en de lessen gingen aan in november 58.

Op dit gebied was de Koninklijke Nederlandse Marine onze voorloper. De eerste lessen inzake ontminning gingen aan in 1949 en sedert 1956 vormde ze reeds officieren gespecialiseerd in MCM, en al spoedig volgde het personeel van onze Zeemacht aldaar zijn opleiding.

Het is dan ook zo dat onze marines tien jaar geleden besloten de opleiding in het domein van de mijnenbestrijding te integreren en hun krachten te bundelen in één en dezelfde school, de modernste van de twee, deze van Oostende. Besparingen, doeltreffendheid en rendement zijn er de vruchten van.

En al vlug werd onze gemeenschappelijke inspanning opgemerkt door onze kameraden en geallieerden van de andere NAVO-marines. In 10 jaar hebben meer dan 10.000 leerlingen deze school gelopen. Een 150-tal ontmijnenssmaldelen, gemiddeld bestaande uit 7 schepen, hebben deze haven aangelegd om er een oefening van één week te volgen. Het gaat hier dus over een 1.000-tal schepen en ongeveer 40.000 bemanningen.

De school leidde 47 Belgische, Nederlandse en Duitse officieren op als MIJBO's, t.t.z. in de hoogste kwalificatie die bestaat in mijnenbestrijding, 600 Belgische en 850 Nederlandse officieren, alsook 250 van andere NAVO-landen doorliepen hier een of andere cursus. Hetzelfde geldt voor 3.500 onderofficieren en matrozen van onze beide landen.

De school vormt en oefent de officieren voor de functies van officier van wacht, commandant van een mijnenveger of een mijnenjager, anderen worden opgeleid voor staffuncties. De bemanningen worden er opgeleid, ofwel in smaldelen, in de tactieken van de mijnenoorlog, ofwel individueel in de toepassing van hun verschillende specialiteiten. De school werkt ook aan de tactische voorbereiding der mijnenjagers- en mijnenvegerssmaldelen, met het oog op hun deelneming aan oefeningen.

Tenslotte verleent de school haar medewerking aan studie- en werkgroepen op gebied van mijnenoorlogsvoering, die samengesteld werden in de schoot van de NAVO.

Al die aktiviteiten gaan voor de autoriteiten niet onopgemerkt voorbij en velen brachten reeds een bezoek aan de school.

- Kort geleden vereerde Z.K.H. Prins Bernhard de school met zijn bezoek.

Dit geldt voor

- De Ministers van Landsverdediging van onze respectievelijke regeringen.
- De Commissies van Landsverdediging van Kamer en Senaat.
- Het Militair Comité van de NAVO en de Trainingsgroep van Europa en de NAVO, alsook de Secretaris Generaal van de Raad van de NAVO

en nog vele anderen, die hun belangstelling en bewondering toonden voor dit voorbeeld van samenwerking, men zou wel mogen zeggen uniek, tussen twee marines.

Een eerste protocol van akkoord werd door onze Ministers van Landsverdediging getekend op 17 mei 1965 en sedertdien wordt dit akkoord alle 3 jaar verlengd, met de kleine wijzigingen die de tijd en de omstandigheden opleggen. Op 7 mei 1975 werd een nieuw protocol getekend. Ditmaal behelst het een clause van stilzwijgende verlenging, wat eens te meer onze wil tot samenwerking bevestigt. Ik houd er aan hier mijn collega Vice Admiraal ROEST, BDZ en CMS te bedanken, alsook al de oudgedienden die zich gedurende deze eerste 10 jaren ingespannen hebben om deze integratie mogelijk te maken.

Het is wijlen Admiraal Van der SCHATTE-OLIVIER en Commodore PETITJEAN die de gedachte van deze samenwerking op gebied van mijnenbestrijding hebben waargemaakt. Wij, hun opvolgers, kunnen ons feliciteren met dit initiatief.

I also wish to pay homage to Admiral Arleigh BURKE, CNO/USN, who provided Commodore ROBINS, former CNS of the FN, with the full support of the United States, in the construction and establishment of the school. Notwithstanding the fact that the Mine Warfare School is now 20 years

old it still is adequate and well adapted to its mission.

The U.S. Nvy has kept its promise and has regularly furnished a team of well qualified and able instructors and I consider this a most important contribution to the smooth and efficient running of the M.W. School.

Uiteraard zal de Mijnenbestrijdingsschool in de toekomst nog vordering maken. Haar onderwijs, dat nu reeds over moderne didactische middelen beschikt, zoals de audio-visuele projectie systemen, haar simultant, het geleidelijk meer in gebruik nemen van een elektronisch rekenmachine, moet zich blijven aanpassen aan de evolutie.

Ik zou niet graag eindigen zonder aan allen, die hier instructeur zijn of het gedurende de tien laatste jaren waren, Nederlandse en Belgische officieren en onderofficieren, en de leden van het administratief kader mijn waardering uit te drukken voor het werk dat hier geleverd werd en dat de tradities van onze beide marines waardig is.

Ik druk de wens uit dat deze vruchtbare samenwerking zal blijven voortbestaan en zich nog zal uitbreiden in het voordeel van onze beide marines in het bijzonder, en van onze NAVO partners in het algemeen.



De inhuldiging van de plakette.

Toespraak Schout-bij-Nacht F. POLDERMANS, Koninklijke Nederlandse Marine

Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de geïntegreerde Belgisch-Nederlandse opleidingen in de mijnenbestrijding is het mij een eer om - in aansluiting op de uiteenzetting van de stafchef van de Belgische Zeemacht - het woord tot U te mogen richten namens de chef van de marinestaf, die wegens zeer dringende aangelegenheden helaas niet bij deze historische gebeurtenis aanwezig kan zijn. Commodore Van Dijck sprak over de mijnendreiging en het belang van de mijnenbestrijding. Mijnenbestrijding is een operatie die niet door een enkel schip wordt uitgevoerd, doch vrijwel altijd door een aantal schepen tegelijk, die in nauwe samenwerking hun taak uitvoeren. Eigenlijk geldt dat voor vrijwel alle maritieme operaties. Die geest van samenwerking tussen zeelieden zal - ruim 10 jaar geleden - de Belgische en Nederlandse admiraals voor ogen gestaan hebben, toen zij de stoot gaven tot de oprichting van een gemeenschappelijk Belgisch-Nederlands opleidingsinstituut.

Commodore Van Dijck heeft zojuist enkele namen van deze autoriteiten genoemd. De Koninklijke marine brengt hen hier een ere-saluut en zal hun aandeel in het tot standkomen van de Belgisch-Nederlandse samenwerking inzake de mijnenbestrijdingen

opleidingen te Oostende altijd met ere blijven gedanken.

Het was voor de Koninklijke marine indertijd een aantrekkelijk perspectief om haar opleidingen voor de mijnenbestrijding naar Oostende over te brengen.

Vanaf 15 augustus 1949 verzorgde de mijnen school van de Koninklijke marine, eerst te Amsterdam, een jaar later te Den Helder, de opleidingen van de mijnen dienst. Deze mijnen school verwierf zich een uitstekende reputatie.

Zo werden er 66 mijnenbestrijdingsofficieren opgeleid, waaronder 16 officieren van de Belgische Zeemacht en 11 van de Duitse Bundesmarine. Ook de huidige stafchef van de Zeemacht, de directeur en het hoofd opleidingen van de school, de huidige Nederlandse en Duitse commandanten mijnen dienst alsmede de commandant van het flottielje MCM van de Zeemacht hebben er hun opleiding genoten. Echter de mijnen school te Den Helder was gebrekig gehuisvest en een nieuw schoolgebouw was heel hard nodig.

Inmiddels had de Zeemacht haar nationale opleiding te Oostende gevestigd in een nieuw fraai schoolgebouw; de opleiding beschikte bovendien over een interessante taktische trainer installatie voor mijnenvegers.

Alle voorwaarden van samengaan waren aanwezig. Immers, beide landen hadden te maken met gelijke dreigingsaspecten in dezelfde wateren en beschikten over praktisch gelijkwaardige middelen.

Door de concentratie van kennis zouden de officieren en onderofficieren instructeur een optimale motivatie kunnen vinden in de studie van de mijnenbestrijding en bij het vormen van personeel voor de toen grote mijnenbestrijdingsvloeden van de beide landen. Kansen om middels vastgestelde doctrines een vooraanstaande plaats in het operationeel-taktische gebeuren van de mijnenbestrijding te verwerven, waren volop aanwezig.

Met integratie van de doeleinden van de Belgische en de Nederlandse scholen en instructeurs zou een klimaat kunnen worden geschapen, dat het succes van de instelling zou kunnen bevorderen.

Het reeds lang bestaande nauwe contact en de prettige samenwerking - vooral op het gebied van de mijnenbestrijding tussen de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Marine, kon hiermede een nog hechter basis worden gegeven.

Op 31 maart 1965 voer de kustmijnenveger « HOOGEZAND » naar Oostende met aan boord het potentieel aan leerkrachten en leermiddelen van de school uit Den Helder.

Op 1 april 1965 gingen de gecombineerde opleidingen te Oostende van start. De modaliteiten van deze samenwerking werden enige tijd later bij ministeriële overeenkomst bekrachtigd.

De gezamenlijke Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsopleiding bestaat thans 10 jaar.

Ik meen, zonder zelfgenoegzaamheid te kunnen zeggen, dat hier sprake is van een unicum. Het is niet zo dat de Nederlanders bij de Belgen op school zitten en ook niet de Belgen bij de Nederlanders. Hier is sprake van een geïntegreerde school met een geïntegreerde leiding en een geïntegreerd instructeurskorps.

Er zullen weinig projecten te vinden zijn, waar een samenwerking wordt gevonden zo innig en zo langdurig als bij de mijnenbestrijdingsschool.

Waar men in NATO-verband vandaag de dag steeds spreekt over rationalisatie, meer efficiëntie, betere samenwerking, meen ik, dat de mijnenbestrijdings-

school, een voorbeeld is waarin deze doelstellingen reeds 10 jaar geleden werden verwezenlijkt.

Verwacht mocht worden dat het samengaan van twee marines in een zo belangrijk project verdere gevolgen zou hebben.

Een direct gevolg is, dat de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool een begrip is geworden en vele NATO-mijnenbestrijdingsvaartuigen hun weg naar Oostende vinden, voor training van hun bemanningen. Nederlandse mijnenvegers beschouwen Oostende als hun tweede thuishaven, hetgeen weer bijdraagt tot de versterking van de band tussen beide marines.

Met het project van de gezamenlijke Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool als basis, is de samenwerking tussen beide marines thans uitgegroeid tot een zeer hoog niveau, zoals is vastgelegd in de officiële overeenkomst voor de Belgisch-Nederlandse samenwerking van 1972. Deze laatste overeenkomst regelt een groot aantal activiteiten, zoals op het gebied van de escorteurs, logistiek, bevoorradings, juridische zaken, opleiding enz.

Nu weer terug naar de Mijnenbestrijdingsschool. Het is thans, na tien jaar samengaan, nuttig om ons een ogenblik te bezinnen en met een terugblik op het achter ons liggende decennium in beschouwing te nemen, wat het werkterrein van de toekomst zal dienen te omvatten.

Dat is één van de redenen waarom wij hier te samen zijn.

De impulsen van 10 jaar geleden, het élan en de stimulans van de samenwerking zijn nog volop aanwezig.

De bundeling van onze krachten heeft bijzonder goede resultaten gehad. Commodore VAN DYCK heeft zojuist uiteengezet wat er in de afgelopen jaren aan werk is gepresteerd en wat er tot stand is gekomen. Als wij kijken wat er als werkpakket voor de toekomst voor de school op tafel ligt dan permitteer ik mij om er - zonder voorbij te gaan aan de normale jaarlijkse productiviteit aan opleidingen en cursussen - enkele onderdelen van aanmerkelijk gewicht te noemen.

1. Het blijven bewaren, onderhouden en verder ontwikkelen en uitbreiden van de kennis omtrent de mijnenbestrijding en het mijnenwapen, in het bijzonder de taktische mogelijkheden daarvan.

2. Het ter beschikking stellen en overdragen van deze kennis aan Belgische en Nederlandse bemanningen, alsmede aan die van onze bondgenoten.

Ik denk daarbij ook aan het zorg dragen, dat de taktische implicaties van het mijnenwapen en de mijnenbestrijding ook bij andere wapenonderdelen van de vloot bekend blijven en op de taktische scholen bij de behandeling van vlootoperaties mede in beschouwing worden genomen. Omgekeerd is ook kennis van moderne boven- en onderwater wapensystemen voor de school van belang.

3. Bij deze overdracht van kennis is de beheersing van talen een eerste vereiste. Zonder te kort te willen doen aan het belang van de Nederlandse en Franse taal voor de opleidingen van de school, zal bij de specialisatie opleiding tot mijnenbestrijdingsofficier, dit jaar voor het eerst het Engels als voertaal worden gebruikt, hetgeen de school nog meer aantrekkelijk maakt voor andere NATO partners.

4. Het voortdurend verdacht zijn op en het slagvaardig zijn bij onverwachte ontwikkelingen in het gebruik van het mijnenwapen of belemmering van onze mijnenbestrijdingsmiddelen door de tegenpartij.
5. Het treffen van voorbereidingen voor de opleiding van het personeel voor de nieuwe mijnenbestrijdingsschepen door het zo tijdig mogelijk bekend stellen van eisen voor de benodigde materiële uitrusting van de school ten einde de verschillende categorieën personeel voor deze nieuwe schepen adequaat te kunnen opleiden.
6. Het georiënteerd zijn omtrent en het vertrouwd raken met de moderne reken- en analyse methoden en de daarbij behorende apparatuur, alsmede de toepassingen daarvan op de inzet van het mijnenwapen en de mijnenbestrijdingsmiddelen.

Door het volume van de te verwerken informatie, de complexiteit van de samenhang daarvan, alsmede door een geringe beschikbare tijd, is het nemen van verantwoorde beslissingen tijdens gevechtshandelingen zonder gebruikmaking van dergelijke systemen niet meer denkbaar.

Er ligt de school derhalve een veel eisende en veel omvattende taak te wachten.

Voor de uitvoering daarvan, is ter zake kundig en goed gemotiveerd personeel benodigd.

Ik kan U de verzekering geven - Commodore - dat de Koninklijke Marine er naar zal streven haar beste mijnenbestrijdingsspecialisten naar EGUERMIN te zenden, om bij te dragen tot de goede uit-

voering van deze taak, alsmede om deze school te maken tot een centrum, een « Alma Mater » van de mijnenbestrijdingsspecialisten.

Gaarne wil ik mijn dankwoord naast het Uwe plaatsen - Commodore - ten aanzien van directeurs en personeel van de school, Belgisch en Nederlands vloot- en bureau personeel, alsmede ook de instructeurs van de US-Navy en allen die hebben bijgedragen tot wat op heden is bereikt.

Verder wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om U en de groeperingen van de Belgische Zee-macht te Oostende de bijzondere erkentelijkheid van de Koninklijke Marine te betuigen voor de wijze waarop in de afgelopen jaren het acht man sterke Nederlandse detachement marinepersoneel - alsmede alle leerlingen ± 2.300 exclusief gebruikers MCMTT - zijn opgevangen en zo gastvrij in Uw gemeenschap zijn opgenomen en verzorgd.

U allen heeft daarmede bijzonder bijgedragen tot het tot bloei komen van de Belgisch-Nederlandse samenwerking.

Met name wil ik hier danken de commandant van het smaldeel der diensten voor de verzorging van het personeel op de kazerne « Bootsman Jonsen », alsmede de commandant van de marinebasis te Oostende voor de logistieke verzorging die aan de schepen van de Koninklijke Marine bij hun bezoek aan Oostende en de school is besteed.

Tenslotte wens ik de toekomstige directeur en hoofd opleidingen, alsmede de instructeurs en overig personeel verbonden aan de school, succes en sterkte toe bij de uitvoering van hun mooie taak in de komende jaren.



KAPITEIN TER ZEE A.I.M. KAMPS, NIEUWE DIRECTEUR EGUERMIN



Schout bij Nacht (KNM) Poldermans, stelt de nieuwe Commandant-directeur Eguermin, Kapitein ter Zee A.I.M. KAMPS, voor.

Geboren op 8 januari 1926 te Bandoeng, Indonesië. KTZ Kamps werd in 1926 in Indonesië geboren en verbleef gedurende WO II ook aldaar in gevangenschap.

In 1947 trad hij in dienst bij de Koninklijke marine, maakte enige reizen op grotere schepen maar al spoedig kreeg de mijndienst zijn voorkeur.

Hij maakte het operationele mijnenvegen nog in volle omvang mee, eerst in Indonesië en Nieuw-Guinea, daarna - tot 1961 - in Nederlandse wateren langs de Waddenkust. In dat jaar werd LTZ Kamps benoemd tot adviseur voor mijnenbestrijding bij de Duitse Bundesmarine met standplaats Cuxhaven en o.m. belast met het proefvaren en de training van

Duitse mijnenvegers.

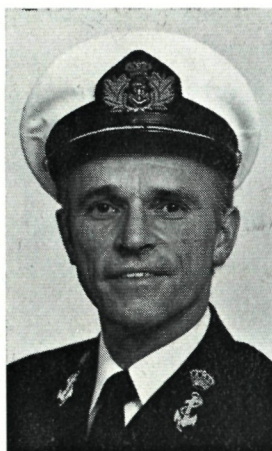
Na terugkeer in Nederland in 1962 diende LTZ Kamps als squadroncommandant (CSMV) in Vlissingen. Daarna werden - tot 1966 - een aantal operationele stafofficiersfuncties doorlopen.

Na in 1966 en '67 als eerste officier op een onderzeebootjager te hebben gevaren en in 1967 gedurende 2 1/2 jaar in het Verenigd Koninkrijk als materieelofficier wapenaankopen voor de Koninklijke marine te hebben verricht, werd LTZ Kamps in 1970 geplaatst bij het ministerie van defensie (marine) bij het bureau tactiek en wapengebruik.

In april 1973 kwam de inmiddels bevorderde KLTZ Kamps naar EGUERMIN als hoofd opleidingen.

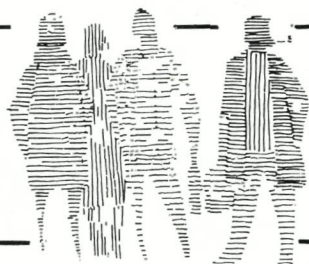
Op 23 mei j.l. werd hij aangesteld tot directeur en op gelijke datum bevorderd tot Kapitein ter zee. KTZ Kamps is gehuwd en woont in Den Haan.

* * *



Kapitein ter Zee
(KNM) A.I.M. KAMPS

het leven in onze groeperingen la vie dans nos groupements



DAAR ZIJN ZE DAN... DE « DAMAR'S »



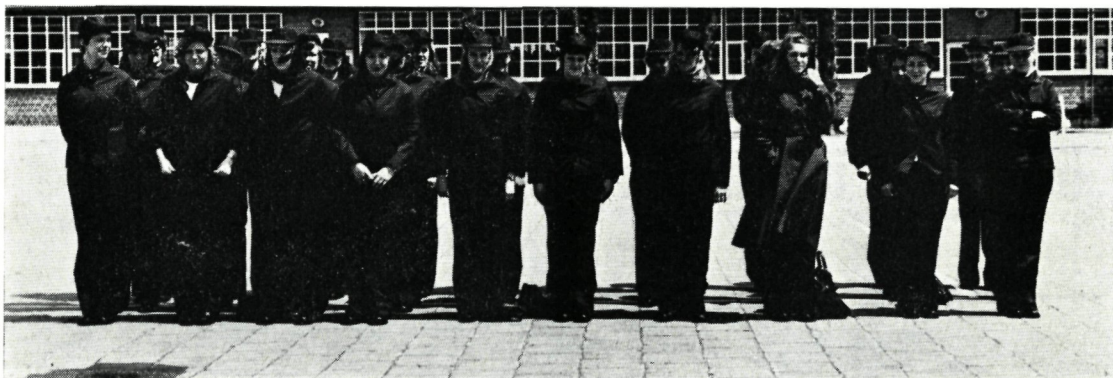
Inderdaad, daar komen ze... onze Damar's.

Onder heel wat belangstelling van de persmedia, hebben de eerste vrouwelijke vrijwilligers zich op maandag 2 juni j.l., aangeboden bij de Groepering Opleiding en Training van de Zeemacht te Sint-Kruis.

Een historische dag voor onze Krijgsmachten, die voor de eerste maal in de geschiedenis - en dan nog uitgerekend in het jaar van de vrouw - de deuren openstellen voor het « zwakke geslacht », misschien uitzondering gemaakt voor de vroegere



Een eerste militair kontakt... in rij van drie !



Reeds in werkkledij.



Toch even tijd voor een praatje.



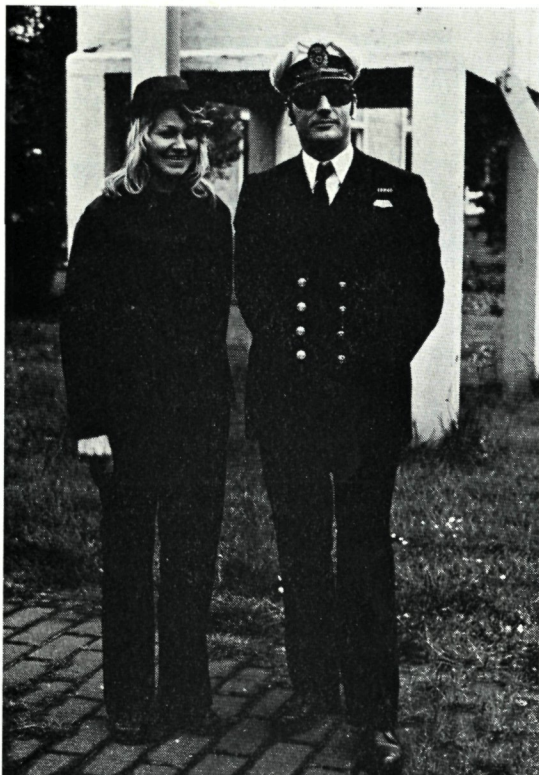
Het eten viel mee... maar opletten voor de lijn.

« marketensters » en de dames van de militaire Hoofdkantine. Vanzelsprekend zullen de eerste weken opleiding - uiteraard militair - voor de dames en juffrouwen wel enigszins vreemd aandoen, maar ook voor de Zeemacht zelf betekenen deze vrouwelijke vrijwilligers een hele aanpassing... en hier denken wij niet alleen aan de infrastructuur, maar voornamelijk aan een mentaliteitsaanpassing.

Zowel binnen als buiten de Zeemacht is de mening aangaande deze vrouwelijke vrijwilligers heel wat verdeeld. Een winstpunt is beslist dat het nijpend personeelsgebrek wat minder problemen zal stellen. De zeer korte dienstplicht voor onze miliciens, maakt het praktisch onmogelijk een milicien op een renderende manier te gebruiken, vervanging door een vrijwilliger - zij het dan een vrouwelijke - is hier de oplossing.

Wij die heel wat kandidaten vrouwelijke vrijwilligers ontvangen hebben in het kantoor INFOSERMI te Oostende, kunnen getuigen dat de meeste dames een bijzonder degelijke indruk nagelaten hebben en zijn er dan ook van overtuigd dat de Krijgsmachten en in het bijzonder de Zeemacht een goede zaak doen.

Als bijkomende inlichting kunnen we nog zeggen dat onze vrouwelijke vrijwilligsters, aangesproken worden met « DAMAR », wat een tweeklankige afkorting is voor **Marine Dame, Dame de la Marine...** 't is maar een weten !



Eerste Meester José Libert en « Damar » Andréa Herreboudt, zijn echtgenote... en nu maar hopen dat een dergelijke situatie thuis geen gezagskonflikten met zich brengt. Ergens zijn wij afgunstig van José... uitzonderlijk zal een man het eens voor het zeggen hebben thuis, dat hopen wij toch !

DRUK PINSTERWEEK-END VOOR HET CENTRUM HYPERBARE GENEESKUNDE

Tijdens het weekend van Pinksteren heeft het Centrum voor Hyperbare Geneeskunde drie personen behandeld voor duikongevallen.

Op zaterdag 17 mei werden twee duikers met een wagen overgebracht uit Zeeland naar het Centrum voor Hyperbare Geneeskunde van de Zeemacht. Een eerste patiënt kon na een geslaagde behandeling huiswaarts keren. De tweede patiënt echter was er erger aan toe. Alhoewel na de behandeling merkbare verbeteringen vastgesteld werden, zal hij een bijkomende behandeling van een 10-tal dagen moeten ondergaan.

Een derde patiënt werd op zondag overgebracht met een PUMA-helikopter vanuit DOORNIK. Na landing op het voetbalveld, achter de Marinekazerne BOOTSMAN JONSEN gelegen, werd de duiker per ziekenwagen vervoerd naar het Hyperbaar Centrum

waar hij een volledige geslaagde behandeling onderging.

Tijdens dit weekend werden de duikers-ontmijners eveneens tweemaal opgeroepen voor een bomalarm. Zowel het onderzoek in de Kursaal als in de Bank van Brussel leverde geen resultaat op. Beide bomalarmen bleken achteraf vals te zijn.

MILITAIR HOSPITAAL

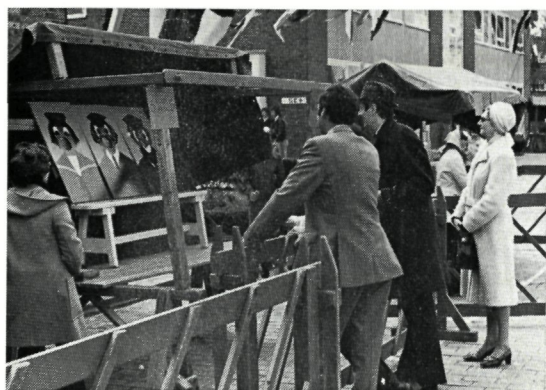
Tijdens een plechtigheid die plaats greep in het Militair Hospitaal te Bredene op 22 mei jl., overhandigde Commodore J. VAN DYCK, stafchef van de Zeemacht, een televisietoestel en drie radio's bestemd voor de zieken van deze instelling.

Kolonel Dr. Pharm. Pinon nam in naam van Kolonel De Gols, deze toestellen in ontvangst. De Stafchef van de Zeemacht maakte ook van deze gelegenheid gebruik om met enkele personeelsleden kennis te maken, zo o.m. met de bijna legendarisch geworden Zuster Leopoldine, terwijl Luitenant-Kolonel Geneesheer MILLECAMP enkele zieken aan de Commodore voorstelde.



OPEN DOOR MARINE BASIS OOSTENDE

De traditionele « Open Door » samen met de « Fancy Fair » had dit jaar plaats onder heel wat belangstelling, op zaterdag 24 mei jl. Het damescomité onder leiding van de immer actieve Mevrouw Van Begin, had zich opnieuw terdege ingezet om van de fancy fair een blikvanger te maken. Vanzelfsprekend hadden ook de schepen heel wat belangstelling van het - jeugdig - publiek. Ook de Oostendse burgervader, de heer J. Piers en zijn Dame, brachten een bezoek aan de marinebasis, fancy-fair en schepen.



Heel wat belangstelling voor de « Fancy-Fair » « Navy 333 ». Ook Burgemeester J. Piers waagde zich aan een « balspel ».

WERVING VOOR DE ZEEMACHT VAN KANDIDAAT-OFFICIEREN LANGS HET KADER OM

Gedurende de week van 9 tot 12 september zal de Zeemacht in de Groepering Opleiding en Training te Brugge proeven afnemen met het oog op de Werving, langs het kader om, van kandidaat-beroeps-officieren voor het korps van de dekkofficieren en voor het korps van de officieren technici.

Per taalstelsel is er een plaats beschikbaar voor beide specialiteiten.

Militairen zowel als burgers kunnen aan deze wervingsproeven deelnemen.

De inschrijvingsdossiers voor deze proeven dienen uiterlijk op 10 juli 1975 toe te komen op de Staf van de Zeemacht, Ondersektie Opleiding, Prins Boudewijnkazerne, Daillyplein, 1030 Brussel (telefoon: 02-734.93.00 - toestel 703).

Voor alle aanvullende inlichtingen kan men zich wenden tot hetzelfde adres of tot Infofermi, Zuidstraat 90, 1000 Brussel (telefoon 02-513.31.99 of 02-513.31.22).

RECRUTEMENT POUR LA FORCE NAVALE DE CANDIDATS OFFICIERS PAR LA VOIE DU CADRE

La Force Navale organisera au Groupement Instruction et Entraînement à Bruges, dans la semaine du 9 au 12 septembre 1975, les épreuves de recrutement par la voie du cadre de candidats officiers de carrière pour les corps des officiers de pont et techniciens.

Il y a une place disponible par régime linguistique pour le corps des officiers de pont ainsi que pour le corps des officiers techniciens.

Ces épreuves de recrutement sont ouvertes tant aux militaires qu'aux civils.

Les dossiers d'inscription pour ce concours doivent parvenir au plus tard le 10 juillet 1975 à l'Etat-Major de la Force Navale, Sous-section Instruction, Caserne Prince Baudouin, place Dailly, 1030 Bruxelles (tél.: 02-734.93.00 - Ext. 703).

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus à la même adresse ou à Infofermi, rue du Midi, 90, 1000 Bruxelles (tél. 02-513.31.22 ou 513.31.99).

Parlementaire Commissie op bezoek bij de Zeemacht.



Militaire attaché's NATO op bezoek bij de Zeemacht.



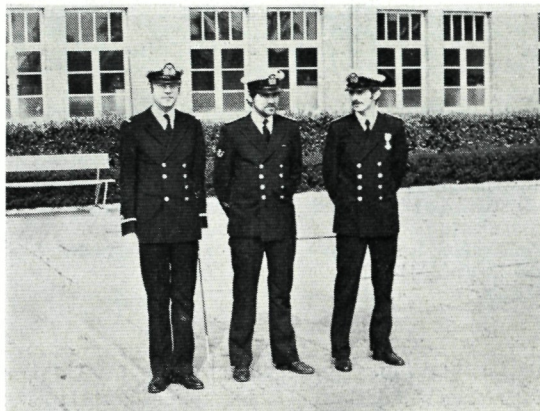


VOORSTELLING EMBLEEM COMIENAV

In het centrum voor marinevorming te St.-Kruis had de plechtigheid met voorstelling van het embleem van de Zeemacht plaats op 7 mei 1975.

De schepelingen werden toegesproken door de Comandant Kapitein ter Zee Vervynck waarin hij de jonge rekruten wees op de belangrijke taak die de Belgische Zeemacht te vervullen heeft zowel in vredes- als in oorlogstijd.

Na de voorstelling van het embleem en de eedaflegging van: 2EV DERGENT, MTR VERRASSEZ en MTR DEMOULIN werd de plechtigheid besloten met een keurig défilé, opgeluisterd door de muziekkapel van de Zeemacht.



PRESENTATION DE L'EMBLEME

Au centre de formation navale à St.-Kruis, a eu lieu le 7 mai, la cérémonie de présentation de l'embème de la Force Navale.

Les allocutions furent prononcées par le Commandant Capitaine de Vaisseau Vervynck, dans lesquelles il attira de nouveau l'attention des jeunes recrues sur les tâches importantes que la Force Navale belge a à remplir tant en temps de paix qu'en temps de guerre.

Après la présentation de l'embème et la prestation de serment de: 2EV DERGENT, MTR VERRASSEZ en MTR DEMOULIN, la cérémonie s'acheva par un impressionnant défilé, au rythme de la musique de la F.N.



Tijdens een ceremonie bij COMIENAV, begin mei jl., werden heel wat officieren en onderofficieren verermerkt.

SCHOOL KANDIDAAT ONDEROFFICIEREN ECOLE CANDIDATS SOUS-OFFICIERS

Behalen de prijs aangeboden door de Staf van de Zeemacht/Sektie Opleiding, de leerlingen die tijdens het afgelopen schooljaar de beste uitslagen behaalden in de militaire en nautische vorming evenals 60 % op de andere vakken.

MAT VAN WINNENDAEL Luc

1MT MOEYAERT Henry

Obtiennent le prix offert par la Section Instruction de l'Etat-Major-Général de la Force Navale les élèves qui ont obtenu au cours de l'année scolaire le meilleur résultat dans la formation militaire et nautique ainsi que 60 % dans les autres branches.

1MT SCHELFHAUT Marc

1MT LERATE Jean-Pierre

Obtiennent les prix du Groupement Instruction et Entraînement de la Force Navale, les élèves ayant obtenu le meilleur résultat en formation générale.

1MT SCHELFHAUT Marc

MAT VAN DEN BERGHEN Serge

Behalen de prijs van de Groepering Opleiding en training de leerlingen die de beste uitslag behaalden in algemene vorming.

MAT VAN WINNENDAEL Luc

1MT PROVOOST Jean-Pierre

Behalen de prijs aangeboden door de Heer Burgemeester van de stad Brugge, de leerlingen die tijdens het afgelopen schooljaar de beste kwotering hebben bekomen in eerste taal.

MAT VAN HOUCKE Marc

1MT CALLEEUW Eric



De twee laureaten, 1MT. Schelfhaut en 1MT. Van Winnendael.

Obtiennent le prix offert par le Bourgmestre de la ville de Brugge, les élèves qui ont obtenu les meilleurs résultats en première langue.

1MT SCHELFHAUT Marc

MAT DISPA Bruno

Behaalt de prijs aangeboden door de Opperaalmozenier voor het beste resultaat in Godsdienst.

MAT VAN WINNENDAEL Luc

Obtient le prix offert par l'aumônier général pour le meilleur résultat en religion.

MAT LOOP Christian

Behaalt de prijs aangeboden door de « Military Assistance Advisory Group BELGIUM-LUXEMBOURG/NAVY Section » de kandidaat beroepsonderofficier die de beste uitslag in Engels bekomen heeft.

MAT VAN WINNENDAEL Luc

Obtient le prix offert par le « Military Assistance Advisory Group BELGIUM-LUXEMBOURG/NAVY Section » le candidat sous-officier de carrière qui a obtenu le meilleur résultat en Anglais.

1MT SCHELFHAUT Marc

Obtient le prix offert par l'Association des Officiers de réserve le candidat sous-officier de carrière qui a obtenu le meilleur résultat en formation militaire.

1MT LERATE Jean-Pierre

Behaalt de prijs aangeboden door de Vereniging van Reserve officieren de kandidaat beroepsonderofficier die de beste uitslag behaald heeft in militaire vorming.

1MT MOEYAERT Henry

Obtiennent le prix offert par l'Association Royale Mutuelle des sous-officiers belge les élèves ayant obtenu les meilleurs points pour leur valeur morale et leur sens civique.

MAT PILETTE Jean-Marc

MAT DUBOIS Alain

Behalen de prijs aangeboden door het Koninklijk Onderling Verbond van de Belgische onderofficieren de leerlingen die de beste resultaten voor hun morele kwotering en hun burgerlijke opvoeding hebben bekomen.

MAT VAN WINNENDAEL Luc

1MT MOEYAERT Henry

Behaalt de prijs aangeboden door de Belgian Section/Royal Navy de kandidaat tijdelijk onderofficier die de beste uitslag behaald heeft in nautische vorming.

1MT MOEYAERT Henry

Obtient le prix offert par le Belgian Section/Royal Navy le candidat sous-officier temporaire qui a obtenu le meilleur résultat en formation nautique.

MAT JOLY Guy



OPPERMEESTER SCHRAM OP RUST

Op 2 mei jl., heeft Oppormeester André Schram de Zeemacht verlaten. Sinds mei 1968 werkzaam bij de Produktiewerkplaatsen van ZS1/IRP te Oostende, hield André Schram zich hoofdzakelijk bezig met de administratie van deze dienst en was verantwoordelijk voor de dienst « Infosermi ». Hoeveel kandidaat vrijwilligers hij met raad - goede raad - heeft bijgestaan valt niet te tellen. Op het einde van zijn loopbaan was het ook hij die de eerste kandidaten vrouwelijke vrijwilligers op het kantoor « Infosermi » ontving. Als beheerder van ons tijdschrift Neptunus, was hij de man die nauwgezet de boekhouding en de voorraad van het « Neptunus-winkeltje » bijhield en instond voor de fakturatie en duizend andere zaken.

Uit zijn goed gevulde loopbaan geven wij hier enkele punten :

De heer A. Schram nam dienst bij de Weerstand - Sektie Brugge - in mei 1943. Hij begon zijn militaire



Oppormeester André Schram en zijn dame, tijdens een verdiende hulde.

loopbaan als oorlogsvrijwilliger bij de 18° Bon. Fus. en vervolgens bij de 7° Bon. Fus. in bezet Duitsland. Na zijn benoeming tot sergeant ging hij in 1946 over naar het Regiment Commando's en daarna naar Bon. Bevrijding (B.S.D.). In 1953 kwam hij bij de Zeemacht als eenheidssekretaris bij de Divisie Eerste Opleiding te St.-Kruis en nadien als Korpssekretaris van de reservebasis te Zeebrugge. Benoemd tot 1° meester en nadien tot 1° meesterchef kwam hij in functie van Chef Sectie Personeel

naar COMLOGNAV in 1958. In 1966 ging hij naar de Marinebasis Oostende over als korpssekretaris. In mei 1968 kwam hij als 1° Oppermeester in functie van sekretaris bij de dienst ZS1/IRP/AT.

André Schram verlaat ons echter niet definitief, als beheerder van de v.z.w. Neptunus zullen wij hem regelmatig in ons midden hebben.

Voor de Zeemacht is zijn oprustgaan echter een verlies.



1e NATIONAAL KRITERIUM ZEEMACHT PISTOOLSCHIETEN

Op 8 - 10 en 11 mei had het eerste Nationaal Kriterium Zeemacht pistoolschieten plaats te Oostende in de stand van de Marinekazerne Bootsman Jonen. Deze gebeurtenis kende een geweldig succes. Niet minder dan 162 deelnemers, die 22 schuttersverenigingen vertegenwoordigden uit alle provincies, waren opgekomen en wedijverden om de beste plaatsen te behalen.

Het succes werd verzekerd door de prachtige trofeeën en de welgevulde prijzentafel, die een oogstreling was voor de deelnemers.

Op het moment van de telling en de samenstelling van de ploegen stelden we vast dat er zeer hoge resultaten werden behaald, wat bewijst dat het een ware ontmoeting van de schutterselite was. De inrichters mogen fier zijn over het welslagen van deze organisatie.

Vóór de prijsdeling en de uitreiking der trofeeën (meer dan 140) waaronder deze van de Stad Oostende, de Zeemacht en de verscheidene Korpsen, Comlognav, Navcomport Ost, Comopsnav en Navcomport Nieuwpoort, sprak de Voorzitter, Korvetkapitein SEGAERT een woord van lof aan het adres van diegenen die aan de basis lagen van het welslagen van dit kriterium, en over de schietsport in het algemeen, die meer en meer ingang vindt in het leven van de liefhebber schutter, gezien de bekomen uitslagen in dit kriterium. Tevens dankte hij de Heer Schepen Dumarey, die de Stad Oostende vertegenwoordigde, voor zijn aanwezigheid, alsmede alle deelnemers die aan het welslagen van dit Kriterium hebben meegewerkt.

Nadat de voorzitter SEGAERT de trofee Zeemacht had uitgereikt, was het de Heer Schepen Dumarey die met gepaste woorden de trofee van de Stad Oostende aan de grote overwinnaar de Heer DESWAENE van de Circle de Tir Tous Calibres uit Koekelberg overhandigde. Verder werden de verdienstelijke schutters bedacht met een mooie prijs in natura.

Na afloop van de prijsuitreiking was iedereen opgetogen en bij een laatste dankwoord aan alle aanwezige schutters werd afscheid genomen met de belofte elkaar terug te zien volgend jaar.

KAMPIOENSCHAP BADMINGTON

Onlangs had in COMIENAV het kampioenschap Badminton-ZM plaats met 1s overwinnaar de 1MC RUBAY (TRUFFAUT). Op de 2de plaats eindigde 1MT MOSAR gevolgd door de 1MT FOSSAERT, 1MC SOMERS, 1MT INGHELBRECHT, 1LV(D) SERRIEN, 1MC SEYNAEVE, 1MC ROELANDS en 1MR CREYF.



CHAMPIONNAT BADMINGTON

Le championnat de badminton-FN a eu lieu au COMIENAV. Voici les résultats :

1. 1MC RUBAY (TRUFFAUT). Sur la 2ème place 1MT MOSAR suivi de 1MT FOSSAERT, 1MC SOMERS, 1MT INGHELBRECHT, 1LV(S) SERRIEN, 1MC SEYNAEVE, 1MC ROELANDS et 1MR CREYF.

SPORT BIJ COMLOGNAV ZWEMBREVETTEN

Slaagden in het brevet :

Halve afstand (400 meter)

1MC VANDAELE Charles

1MAT.BV VANPETEGHEM Eddy

1MAT.BV ROMAIN Armand

1MAT.BV VANDENBOSSCHE Wilfried

Schoolslag

»

»

»

Brevet lange afstand (1.000 meter)

1OM DESCHEEAEKER Hugo
1MC MONTENY Raymond
1MC DEVLAEYNCK Leo
1MC DEVLIEGER Camiel
1MC GROOTAERT William
1MR DENEFF Julien
MAT.MIL SCHRAM Daniël
MAT.MIL FRANÇOIS Dirk
1MC CUYPERS Adolf

Schoolslag

»
»
»
»
»
»
»

ELEMENTAIR ZWEMBREVET

Tijdens de periode april-mei, slaagden 219 militairen in de 50 meter proef (AO-J241B), terwijl 1682 militairen aan de voorziene zwembeurten deelnamen.

VRIJETIJDSZWEMMEN

De populaire gezinsavond iedere maandag van 19.00 u. tot 20.00 u. in het zwembad « Ter Polder » te Bredene draait steeds op volle toeren, ook de kandidaten van andere Korpsen zijn welkom.

JUDO

MAT.MIL DELCROIX Pierre, zwarte gordel 1ste Dan, klasseerd zich eervol vierde op de jongste militaire kampioenschappen middengewicht.

WIELRENNEN

In een zeer selekt gezelschap behaalde MAT.MIL DEDECKER Patrick een eervolle 20ste plaats op de militaire wielerkampioenschappen.

ZEILEN

Slaagden in de proef :

Brevet A-Bloso tot 20 m2

1MC DESCHEEAEKER Marcel
1MC HEIRMAN José
1MC MONTENY Raymond
MTR ROELS Frans
1MR ARTOIS Johannes
MAT.MIL MAINIL Emile
Bekwaamheidsgetuigschrift 20 m2
MAT.MIL SCHRAM Daniël



De volley-ballploegen COMIENAV en 1e Para.

VOLLEYBALL

Een volley-ballmatch had plaats tussen 1e- PARA uit DIEST en COMIENAV, gewonnen na een felbetwiste strijd door onze ploeg met 3 sets tegen 2 sets.

Un match de volleyball s'est disputé entre le COMIENAV et le 1e PARA de DIEST, que fut gagné par notre équipe avec 3 - 2.

VOLLEYBAL

WISSELBEKER COMMODORE LURQUIN

Na een spannende competitie waaraan 12 ploegen (+ 35 jaar) deelnamen kwam de A-ploeg van COMLOGNAV als ongeslagen eindwinnaar uit de bus voor de Groepering Opleiding en training en de Marinebasis Oostende.

De A-ploeg COMLOGNAV





Tijdens de jaarlijkse voetbalmatch onderofficieren Koninklijke Nederlandse Marine Vlissingen en onderofficieren COMOPNAV, waren onze Oostendse vrienden minder gelukkig!

WIELERTOERISME

Een ploeg van COMLOGNAV ondernam een fiets-tocht naar Veurne om er nadien deel te nemen aan de 120 kilometer wedstrijd ingericht door de lokale Rijkswacht. Als meest homogene ploeg werden zij beloond met de INTERMACHTENBEKER.

faits
divers
niewwtjes



CONCOURS NATIONAL DE MODELES REDUITS DE NAVIRES

L'Association des Pilotes de Mer organise pour la troisième fois un concours national de modèles réduits de navires, suivi d'une exposition du 2 au 18 avril 1976 au Palais culturel d'Ostende.

Cette exposition aura lieu avec la coopération des Autorités de la ville.

La participation à ce concours est gratuite et les modélistes peuvent déjà contacter l'Association des Pilotes de Mer par

Mr. P. Mattheeuws

Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge

NATIONALE WEDSTRIJD VOOR SCHEEPSMODELLEN

Door de Vereniging der Staatszeeloodsen wordt voor de derde maal een wedstrijd en tentoonstelling van zelfgebouwde scheepsmodellen ingericht. Deze sfeervolle expositie zal doorgaan met medewerking van het Stadsbestuur van Oostende in het Stedelijk Feestpaleis van 2 tot en met 18 april 1976. De beoordeling van de modellen wordt toevertrouwd aan een deskundige jury uit de maritieme wereld. Deelneming aan deze wedstrijd is kosteloos.

Modelbouwers kunnen NU REEDS contact opnemen met de Vereniging der Staatszeeloodsen per adres van

de Heer P. Mattheeuws

Karel de Goedestraat 2, 8200 Brugge

in het zoeklicht



In onze grote Zeemachtfamilie tellen wij heel wat kunstenaars, om er lukraak maar enkele te noemen, eerste uit het reservekader: Willy Bosschem, huidige public-relation officer van het Oostends Casino-Kursaal en ex-medewerker van Neptunus en de heer Muls, werkzaam bij het Oostendse politiekorps, ex-kanonnier. In ons aktief kader: Korvetkapitein F. Van Den Haute, Eerste Meester Chef B. Beniest, Vaandrig ter Zee Van Imschoot, Eerste Meester Chef Backe en Verhulst en Jean Bruneau. In verband met een succesvolle tentoonstelling in de Oostendse Galerij Hautman, hadden wij graag even Eerste Meester Chef Jean Bruneau in de schijnwerper van ons Neptunus Zoeklicht geplaatst.

Even voorstellen

JEAN BRUNEAU

Geboren te Mons op 7 juni 1936. Eerste Meester Chef, gebrevetteerd in navigatie bij de Zeemacht. Nu onderrichter O.I.O. in de Nautische School te Lombardsijde. Autodidakt.

Tentoonstellingen

In groep te:

Brussel, Maison des Brasseurs.

Kursaal, Oostende.

Galerij Hautman, Oostende.

Galerij Callebert, Roeselare.

Galerij Van Gogh, Brugge.

Cercle « Ars et Vita », Frameries (Mons).

Alleen:

« Het Kroegje », Oostende (1969).

Cercle « Ars et Vita », Frameries (Mons).

« Falstaff », Oostende.

Galerij Hautman, Oostende (1973 en 1975).

Officieren Club Shape (1974).

Galerij Tempo, Roeselare (1974).

Genre

Figuratief, symbolisme.

Invloed

Egyptische Kunst, Oosterse Kunst.

De symbolisten: Magritte en Labisse. Verder nog Matisse.

Jonge schilders die met hem in contact zijn: Lee-naerts, Calavassy, Frebault (Frankrijk), Tie Hof (Nederland).

Jean Bruneau neemt steeds de vrouw als model. Bruneau ontwikkelt de zuivere lijn en geeft de gestyleerde vrouwfiguren een decoratief accent. De vrouw staat in alles centraal met een vleugje « Jugendstil » voor de elegante gouache-taferelen. Hij toont de vrouw onder al haar facetten: schoonheid zonder pin-up te zijn.

fier zonder hautain te zijn.

getooid zonder « kerstenboom » te zijn.

In andere werken durft hij ook haar gebreken tonen: De twee vriendinnen.

BRUNEAU wil steeds verder werken zonder te zeer te commercialiseren. Graveren is een discipline die hem erg aantrekt.

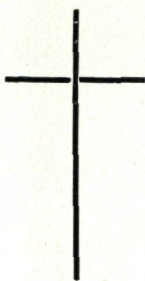
Persoonlijk zijn wij geen kunstkritikus, en kunnen dan ook het werk van Bruneau niet met deze normen beoordelen. Voor ons leken, die toch meestal het cliënteel vormen van de schilders - kunstcritici krijgen heel wat gratis, al was het maar om hen te beïnvloeden - telt echter nog steeds de norm van « ik zie het graag » of « de schilder heeft een goede naam » of nog een erger vorm van snobisme « ik alleen kan het me permeteren ».

Deze laatste opmerking geldt echter niet voor Jean Bruneau, die zijn werken aan een zeer redelijke prijs verkoopt en niet in het euvel vervalt van vele jonge schilders zijn eigen werk, qua prijs, te overschatten.

Wij hebben Bruneau gevolgd vanaf de jaren zestig en wij herinneren ons nog steeds bijzonder goed een van zijn eerste tentoonstellingen in de kunstenaarskroeg « Het Kroegje » te Oostende. Hij komt van ver... wat bewijst dat volharding vruchten oplevert. Bruneau mag heden geklasseerd worden bij de jonge beloftevolle kunstenaars die Oostende telt en waar Oostende fier mag op gaan.

Een goede raad, als u in uw krant leest over een tentoonstelling van Bruneau's werken, loopt even binnen en oordeel zelf... U zal er geen spijt over hebben.





IN MEMORIAM PAUL SCARCEAUX

Au cours de ces dernières années le groupe de ceux qui, de par le monde, s'intéressent à l'histoire maritime en a déploré la disparition de plusieurs de ses membres les plus éminents. Aujourd'hui c'est M. Paul Scarceriaux qui nous quitte.

Son décès, le 17 mars dernier a été profondément ressenti par les nombreux « shiplovers » belges et étrangers, amis du défunt.

En novembre dernier, M. Scarceriaux était frappé d'une hémorragie cérébrale. Après une intervention chirurgicale il se remettait et tout semblait indiquer une guérison prochaine lorsque, brutalement, la mort fit son œuvre. Tout au long de sa dernière maladie, M. Scarceriaux a fait preuve du même calme courage qui a caractérisé toute sa vie.

Depuis longtemps la renommée de Paul Scarceriaux dans le domaine de la recherche historique en matière maritime et navale avait franchi nos frontières. Il était en relation suivies avec les principaux spécialistes d'histoire maritime du monde. Le nombre et la qualité des messages de son condoléances reçus témoignent de l'estime qui lui était accordée.

Né à Anvers le 19 octobre 1903, Paul Scarceriaux était fils d'officier. Son père est tombé au champ d'honneur sur l'Yser au début de la première guerre mondiale et cette perte a marqué sa vie. Etant l'aîné de quatre enfants, il devait abandonner toute idée de faire un jour des études universitaires. Dès la fin des humanités, il commença à travailler pour aider sa mère à subvenir aux charges de la famille.

Entretemps une passion profonde pour les choses de la mer s'était éveillée chez le jeune homme. Il suit des cours du soir de technique de constructions navales et ceci l'amène, quelques années plus tard, à devenir le collaborateur de son frère cadet, ingénieur des constructions navales.

La crise économique des années '30 impose cependant un changement d'orientation sur le plan professionnel. Il doit abandonner la construction navale ; il entre comme technicien à la Bell Telephone Mfg. Co. Des années plus tard, après la seconde guerre mondiale, notre ami pourra à nouveau allier ses activités professionnelles à ses intérêts intellectuels au moment où la Cie. Maritime Belge lui confie son service de documentation.

D'autre part le grand intérêt de Paul Scarceriaux pour l'histoire maritime, son sens de l'objectivité et la rigueur avec laquelle il effectue ses recherches en font un des premiers collaborateurs réguliers de la revue « Sur L'eau », fondée en 1923 par Maurice Pauwaert. Il y publie notamment une série d'articles remarquables de précision et de vie, sur les navires marchands belges au cours de la première guerre mondiale.

Enfin, au cours de ces mêmes années, Paul Scarceriaux se constitue avec patience et persévérance, une documentation, noyau de ce qui deviendra, peu à peu, une des bibliothèques les plus riches d'Europe, voire du monde, en matière maritime et navale. On y trouve entre autres la collection complète depuis 1878 des « Lloyd's Register », des collections quasiment complète des « Weyers Floot-entaschenbuch » et « Jane's », ainsi que des photographies de presque tous les navires qui ont voyagé sous pavillon belge depuis 1830, et des vues concernant la guerre navale de la première guerre mondiale.

Pendant la seconde guerre mondiale, il entre tôt dans la Résistance. Aidé par sa femme, il fabrique chez lui, à quelques mètres à peine du quartier général des forces allemandes de nombreux postes émetteurs-récepteurs destinés à assurer la liaison des groupes de résistants avec Londres. A la fin du conflit de nombreuses distinctions honorifiques belges et étrangères octroyées à titre militaire, viendront récompenser ce travail dangereux et combien efficace.

Après la guerre notre ami reprend sa collaboration à « Sur L'eau », devenu entretemps « Wandelaar et Sur L'eau ». Il y publie, entre autres, navire par navire une remarquable histoire de notre marine marchande de 1939 à 1945.

En 1949, Paul Scarceriaux fonde, avec quelques amis, la « Belgian Nautical Research Association » (B.N.R.A.) dans le but d'établir un lien entre les « shiplovers » éparpillés de par le monde et de leur permettre de mettre en commun le fruit de leurs recherches et de documentation. Le bulletin de l'association « The Belgian Shiplover » (qui a célébré récemment son 25ième anniversaire en publiant son 150e numéro) deviendra rapidement une source de documentation de renommée internationale. Notre ami se donne corps et âme à la B.N.R.A. Avec l'aide précieuse de sa dame il en dirige l'administration, rédige de nombreuses études, en corrige et complète d'autres, édite le bulletin et aide des auteurs en leur fournissant des informations manquantes.

D'autre part, les auteurs maritimes du monde entier, en quête d'informations sont toujours assurés de trouver auprès de Paul Scarceriaux un accueil chaleureux et totalement désintéressé. Nombreux sont les ouvrages maritimes publiés en cours des quinze dernières années, qui ont trouvé leur origine ou une partie importante de leur documentation dans des articles du « Belgian Shiplover » ou dans une correspondance des auteurs de ces livres avec le fondateur de B.N.R.A. Ce dernier a également suscité ou encouragé un intérêt pour les questions maritimes chez plus d'un jeune chercheur.

La disparition de Paul Scarceriaux représente une perte irréparable pour tous ceux qui s'intéressent aux choses de la mer mais il survit dans son œuvre qui est inestimable.

Tout au long de sa vie il s'est efforcé de vivre son idéal en appliquant la devise du Taciturne qu'il avait d'ailleurs choisie pour figurer en tête de chaque numéro du bulletin de la B.N.R.A. : « Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer ».

Puisse Madame Scarceriaux, qui fut, pendant près de quarante ans, une collaboratrice admirable pour son mari, trouver ici l'expression de nos très sincères condoléances.

Sa mémoire nous restera un souvenir inoubliable.

VERENIGING HULPBETOON **ASSOCIATION D'ENTRAIDE**

RAAD VAN BEHEER 5 JUNI

Tijdens de raad van beheer van 5 juni jl., die door-
ging in de mess officieren te Oostende, werd tra-
ditiegetrouw een financiële toestand van de verenig-
ing besproken - toestand tussen haakjes gezegd -
die nog tijd zeer gezond is.

Misschien is het voor onze lezers wel even inter-
essant te vernemen wat de Vereniging voor Hulp-
betoon de eerste vijf maanden besteed heeft aan
aktieve hulp. Zo werd zopas het vakantiegeld,
200.000 fr., uitbetaald aan onze Zeemachtweduwen,
er werd verder voor 62.000 fr. giften uitbetaald en
een lening van 3.000 fr. verstrekt.

Uit het verslag van de sekretaris vernemen wij
tevens dat er een zeer belangrijke aanwinst van
nieuwe leden is en wat verheugend is, blijkt de
aanwinst van steunende leden. Dank zij een inten-
sieve actie, betoont ook het actieve personeel meer
en meer aandacht voor de werking... bijna schreven
we uiteindelijk!

Fregatkapitein Poulet, vice-voorzitter, gaf de ver-
gadering kennis van zijn informatieopdracht in ver-
band met de levensverzekeringen, uit de eerste ont-
vangen inlichtingen blijkt het dat de mogelijkheid
zou bestaan om een collectieve ongevallenverzeke-
ring af te sluiten in verenigingsverband - dus voor-
behouden aan de leden - die voor een geringe pre-
mie van ca. 1.200 fr. per jaar 1.000.000 zou uitbete-
len ingeval een ongeval met dodelijk gevolg. Deze
zaak zal verder onderzocht worden om een zo gun-
stig mogelijk resultaat te bereiken.

Wat de studiebeurzen voor onze Zeemachtwezen
betreft, zullen eind augustus a.s. de aanvraagformu-
lieren rondgestuurd worden. Via deze weg doen we
nu reeds een oproep aan de rechthebbenden deze
formulieren onmiddellijk ingevuld terug te zenden,
zodoende zullen we de voorziene tussenkomsten
nog in september kunnen uitbetalen.

* * *

ROYALE GIFT OUDGEDIENDEN ZEEMACHT TE GEEL

Tijdens het maritime week-end van 23 mei jl., te
Geel, ingericht door de bijzonder actieve afdeling
der Kempense Oudgedienden Zeemacht, mocht
Commodore J.P. VAN DYCK, Stafchef Zeemacht
en voorzitter van de v.z.w. Vereniging voor Hulp-
betoon in de Zeemacht, een check van 25.000 fr.
uit de handen van de plaatselijke voorzitter ontvan-
gen. Deze som was uiteraard bestemd voor de so-
ciale werken van de vereniging.

In zijn dankwoord, schetste de Commodore een
korte historiek van de vereniging en gaf ook enkele
sprekende cijfers aangaande het hulpbetoon. Van-
zelfsprekend - zo besloot de Commodore - is een
dergelijke royale gift altijd welkom en wees er van
overtuigd dat we deze som goed kunnen en zullen
gebruiken, maar wat mij echter het meeste getrof-
fen heeft, is de nog voortdurende belangstelling van
de oudgedienden voor onze grote zeemachtfamilie,
familie waarvan deze oudgedienden integraal blijven
deel uit maken.

* * *

SPORTSCHUTTERS OP DE BRES VOOR HULPBETOON

Tijdens een gezellige receptie in de Kazerne Boots-
man Jonsen, op 5 juni jl., overhandigde Korvetkapi-
tein V. Segaert, voorzitter van de Sportschutters
Zeemacht, aan Commodore J.P. Van Dyck, een
check van 6.000 fr., bestemd voor de sociale wer-
ken van de vereniging. In zijn toespraak beklem-
tonde CPC. Segaert het feit dat alhoewel de Sport-
schutters Zeemacht slechts twee jaar bestaan en
dus over geen belangrijke financiële middelen be-
schikken, hun eerste spaarcentjes bestemd hebben
voor de philanthropische werking van Hulpbetoon.
In zijn dankwoord vertelde voorzitter Commodore
J. Van Dyck, een en ander over de sociale werking
van Hulpbetoon en de Zeemacht, en feliciteerde de
aanwezigen met hun initiatief.



Korvetkapitein V. Segaert, voorzitter Sportschutters, overhan-
digt een check van 6.000 fr. aan Commodore J. Van Dyck,
Stafchef Zeemacht, en voorzitter Hulpbetoon.

JAARLIJKSE BIJDRAGE (LEVENSVERZEKERING INBEGREPEN)

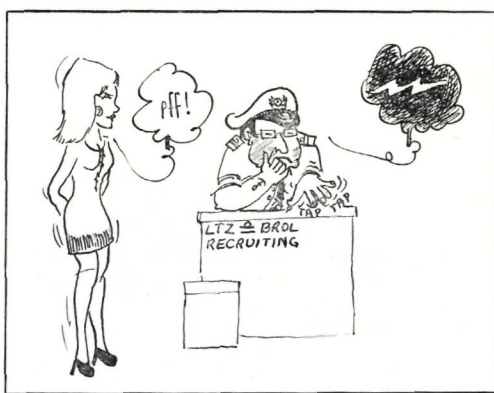
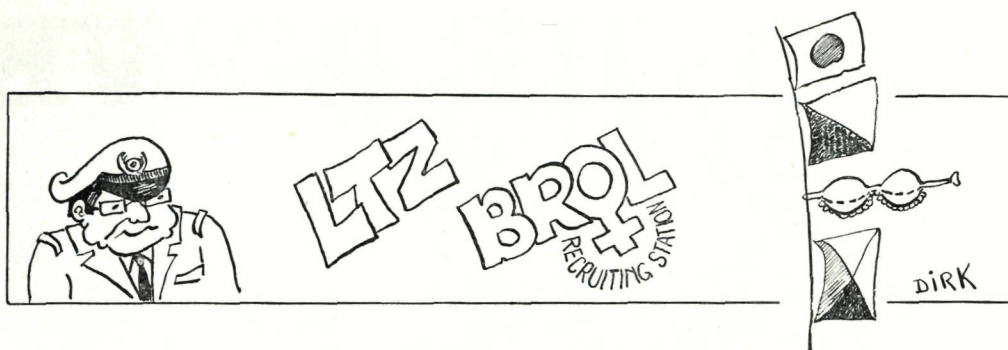
Aangesloten lid :	50 F
Beschermend lid :	200 F
Weldoend lid :	500 F
Erelid :	1.000 F

De bijdragen kunnen gestort worden op P.C.R.
000-0108451-05, Vereniging voor Hulpbetoon van de
Zeemacht V.Z.W., Nieuwpoortsteenweg 20 A, 8400
OOSTENDE.

COTISATION ANNUELLE (ASSURANCE-VIE COMPRISE)

Membre adhérent	50 F
Membre protecteur	200 F
Membre bienfaiteur	500 F
Membre d'honneur	1.000 F

Les cotisations peuvent être versées au C.C.P.
000-0108451-05, Association d'Entraide de la Force
navale a.s.b.l., Nieuwpoortsteenweg 20 A, 8400
OOSTENDE.



INFO RESERVE

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE A.S.B.I.

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT V.Z.W.

8.3.1975

REUNION TRIMESTRIELLE A BRUXELLES

Bonne nouvelle : un embarquement national des Anciens à bord d'une unité de la Force Navale est annoncé pour le vendredi 27 juin 1975 après-midi. Une centaine de places seront réparties entre les différentes sections.

Au programme de la réunion : les semaines navales 1975, les principales activités régionales des sections et le passage de deux vedettes FN en campagne de recrutement pour la Force Navale dans différentes villes du pays.

16.3.1975

NATIONAAL BUREAU TE FRAMERIES

Het Nationale Bureau vergaderde bij de Nationale Voorzitter te Frameries om twee belangrijke kwesties te regelen.

Deze van de verdeling van gans het land tussen de bestaande en de nog op te richten secties, en deze van de nationale statuten.

LISTE DES SECTIONS ACTUELLES

ANTWERPEN - BRUXELLES - GENT - HAINAUT
CENTRE OUEST MONS - KEMPEN - LEUVEN -
LIEGE - NAMUR - OURTHE AMBLEVE - TIENEN -
TURNHOUT - VERVIERS - WAREMME.

SECTION DE BRUXELLES (A.B.A.F.N.) SECTIE VAN BRUSSEL (B.V.O.Z.M.)

28.2.1975

BAL ANNUEL A LIEGE

C'est une importante délégation de l'A.B.A.F.N. qui est venue assister au bal annuel de l'association sœur de Liège. Très beau bal, gros public, renforcé par le Corps des Cadets de Marine, les Officiers de réserve et une très nombreuse délégation d'anciens de la Marine Allemande et de représentants des anciens de la Marine Nationale Française.

8.4.1975

« LIBERATION » et « LEIE » à VILVORDE

L'A.B.A.F.N. a reçu leurs équipages en son local pour le verre traditionnel de l'amitié et a offert son cressant aux 1MC LIEVENS et GRIGNAC en souvenir de leur passage à Bruxelles.

11.4.1975

SOUPER SURPRISE A L'ECUSSON ROYAL

Une centaine de convives, anciens, membres sympathisants et épouses s'y retrouvèrent pour déguster, dans une amicale ambiance, un excellent cassoulet préparé par le secrétaire en personne et son épouse.

8.5.1975

FASTES DU CORPS DES CADETS DE MARINE

L'importance des cérémonies prévues par le Corps des Cadets de Marine a fait reporter à septembre prochain les régates de baleinières. En effet cette année-ci, les fastes des Cadets se fêtaient à Bruxelles au niveau national avec les sections d'ANVERS et de LIEGE et la participation de délégations venues de France et des Pays-Bas.

Une messe solennelle à la cathédrale St-MICHEL précéda la cérémonie, au B.R.Y.C., des prestations de serment et des promotions. Elle fut présidée par le CPF LIENART en présence de délégués de la Force Navale, des Officiers de Réserve FN, des Anciens de la Force Navale de Bruxelles et d'Anvers, d'autres associations et d'un nombreux public de parents et d'amis.

C'est là que le Capitaine MERTENS, commandant de la Section de Bruxelles fit ses adieux au Corps des Cadets de Marine, dont il faisait partie depuis vingt ans.

L'après-midi, eu lieu une promenade en vedette, sur le canal, au départ de la base.

VERENIGING OUDGEDIENDEN

ANTWERPEN EN OMGEVING

ALGEMENE STATUTAIRE VERGADERING

De jaarlijkse algemene vergadering van de Antwerpse oudgedienden had plaats te Antwerpen, in het Internationaal Zeemanshuis op datum van 23 april jl.

INDISCHE RIJSTAFEL

Het is tot een traditie aan het uitgroeien om het jaar een Indische rijstafel in te richten in de Marine Basis Zeemacht te Kallo.

Ook dit jaar ging onder flinke belangstelling deze rijstafel door in de mess onderofficieren op vrijdag 6 juni jl. Er werd eveneens van deze gelegenheid gebruik gemaakt om de voetbalploeg van de Antwerpse afdeling oudgedienden flink in de bloempjes te zetten voor hun prestaties gedurende het voorbije jaar.

LIDMAATSCHAP

Oudgedienden van de Zeemacht die belangstelling hebben in de activiteiten van de bijzonder actieve Vereniging voor oudgedienden en daarbij regelmatig het tijdschrift « VOZMA FLASH » wensens te ontvangen, komen steeds terecht bij het sekretariaat, p.a. de heer De Meyer, Kerkstraat 80, Hoevenen of nog beter, storten onmiddellijk de 150 fr. lidmaatschapsbijdrage op prk. 000-0131413-75 van de v.z.w. NUOZMA te Antwerpen.

ASSOCIATION DES OFFICIERS DE RESERVE

DE LA FORCE NAVALE

VERENIGING DER RESERVE OFFICIEREN

VAN DE ZEEMACHT

NOUVEAU BUREAU - NIEUW BUREAU

Au cours de la réunion du Conseil d'Administration de l'A.OR/FN, qui a eu lieu immédiatement après le XVIIe Congrès annuel, à bord du MSI «SERAING», amarré au ponton de la rive gauche à Anvers, le nouveau Bureau de l'Association a été constitué comme suit :

Gedurende de vergadering van de Beheerraad van de V.RO/ZM, die onmiddellijk na het XVIIe jaarlijks Kongres plaats gevonden heeft aan boord van de MSI «SERAING», werd het nieuw Bureau als volgt samengesteld :

Président National - Nationaal Voorzitter

CPF(R) R. PLANCHAR (Antwerpen)

Vice-Présidents - Onder-Voorzitters

CPF(R) R. BECHET (Brussel)

KVK(R) H. ROGIE (Oostende)

Secrétaire - Sekretaris

KVK(R) H. ROGIE (Oostende)

Secrétaire-Adjoint - Adjunkt-Sekretaris

2VZ(R) Y. BOTING (Eeklo)

Trésorier - Penningmeester

LDV(R) G. DEMOULIN (Brussel)

Délégués-Unor - Afgevaardigden-Nvro

CPF(R) J. LUDWIG (Brussel)

FKP(R) V. DELGOFFE (Schilde)

Commissaire aux comptes - Rekeningcommissaris

KVK(R) A. VAN LAER (Antwerpen)

Les autres fonctions et la désignation des chefs de département N1, N2, N3, N4 et N5 seront réparties au cours de la prochaine réunion du Conseil d'Administration qui aura lieu à Bruxelles (Club Prince Albert) le 23 mai prochain, entre les administrateurs suivants :

De andere functies en de taken N1, N2, N3, N4 en N5 zullen verdeeld worden gedurende de volgende vergadering van de Beheerraad die op 23 mei a.s., te Brussel (Club Prins Albert) zal plaats vinden, en dit tussen de overige leden van de Raad van Beheer. :

EDV(R) G. DE BRUYNE (Brussel), CPC(R) A. DORSIMONT (Dilbeek), 2VZ(R) J.P. GILLIS (Tienen), LDV(R) G. HORION (Brussel), VTZ(R) F. PIERSENS (Berchem), FKP(R) C. VAN AVERMAET (Deurne).

VISITE A BORD DES NAVIRES DE L'ESCADRILLE DE RESERVE 218.2

Au cours du weekend d'entraînement à la mer des 10 et 11 mai derniers, les Captain R.R. HAMER USN, Chief Navy Section - MAAG-Bellux, et Commander L.O. SMITH USN, Naval attaché of the USA, ont embarqué à bord du MSI «SERAING» pour une période à la mer.

A la suite de cet embarquement, le Commandant de la DIV 218.2 a reçu les lettres suivantes :

EMBASSY OF THE
UNITED STATES OF AMERICA
DEFENSE ATTACHE OFFICE
Brussels, Belgium

U-110-75

TO :

CPF R. Planchar
COMDIV 218.2
Marinebasis Antwerpen
Fort Ste. Marie
ZWIJNDRECHT VIA
2748 KALLO

12 May 1975

SUBJECT: Period at Sea Onboard Div 218.2 Ships on 10/11 May 1975

1. I would like to express my thanks and appreciation for an exceptional weekend aboard «SERAING» (M 480), in company with «HUY» (M 479). This at sea period provided me with a direct insight into the Force Navale ready reserve component i.e., DIV 218.2. You and your officers and men have every reason to be proud of your extremely effective and professional organization.

2. Readiness is the major criteria for any effective Navy unit, be it regular or reserve. Even though the major portion of your units drilling is limited to the weekend, it is obvious that the operational and material readiness of your ships and crews are outstanding. As a professional observer, who has personally worked with ready reserve organizations in the U.S. Navy, DIV 218.2 is equal to, if not superior in the area of morale and enthusiasm, to those units I have worked with in the U.S. Navy.

3. To you and your professional organization, I say well done and thank you and the Belgian Navy for the opportunity of serving with the officers and men of DIV 218.2.

LEE O. SMITH
Commander, USN
U.S. Naval Attaché

HEADQUARTERS
MILITARY ASSISTANCE ADVISORY GROUP
BELGIUM-LUXEMBURG
American Embassy
Brussels-Belgium

12 May 1975

Capitaine de Frégate Roger PLANCHAR

COMDIV 218.2

Marinebasis Antwerpen

Fort Ste-Marie

ZWIJNDRECHT via

2748 KALLO

Dear Roger,

It is quite a let down to return to routine

office business after such an interesting and enjoyable cruise with you and your squadron over the weekend. You should be justifiably proud of your organization that so effectively carries out their assigned naval tasks. I know the planning and execution of the operations and training for your reserve group must keep you and your Officers quite occupied on top of your civilian occupations, but the impressive results must make it all worthwhile. To have been included on one of your operations has been a great pleasure to me and much appreciated. The hospitality extended by DIVISION 218.2 throughout the cruise was truly superb. Please convey my heartfelt thanks to your hard working officers and men and may I wish you all continued success and fair winds in your future missions.

Warm regards,

(S) Robert R. Hamer
Captain, U.S. Navy
Chief Navy-Section
MAAG-BELLUX

* * *



Les 3 MSI du Div. 218.2 remontent l'Escaut vers Tamise.

XVIIe CONGRES

Samedi, 5 avril 1975,

Antwerpen - Linkeroever, 09.30 h.

Sur l'embarcadère de l'ancien « Sint Annekesboot », il fait gris, venteux, frisquet et humide ; et cependant, répondant à l'invitation de leur Association, les O.R. et quelques épouses courageuses, venus d'un peu partout en Belgique, rejoignent les trois MSI du Squad 218.2 (réserve) et les deux RML, mises à disposition par Kallo.

Bien sûr, les fidèles, les mordus sont présent, mais aussi de nouveaux visages, des jeunes, attirés par cette escadrille déjà renommée et par la construction des nouveaux escorteurs.

L'appareillage et la remontée de l'Escaut vers Temse se font en douceur et sous un ciel toujours maussade. Le « timing » doit être respecté, car le pont routier de Temse ne nous laissera passer qu'à 11.15 h. précises. La marée est encore haute et le débarquement au vieux quai des pêcheurs s'effectue sans encombre.

Tout le groupe se rend alors au chantier BOEL, où l'apéritif est offert aux participants ; parmi eux : Le C.P.F. Troispont, adjoint au C.E.M./F.N. et qui le représente,

Le C.P.F. Devillers, commandant la Base Navale d'Anvers,

Le C.P.F. (R.) Bêchet, président de l'Association des O.R./F.N.,

Le C.P.F. (R.) Planchar, commandant l'escadrille de réserve,

Le C.P.F. (R.) Luyten de la direction des chantiers Boel, ainsi que le Lieutenant de Vaisseau (R.) Pottié de la Marine Nationale française.

Une fois à table, le Président de l'A.O.R./F.N. lit le télégramme, qui, suivant la tradition, sera envoyé au Roi. Après un excellent déjeuner, le C.P.F. (R.) Luyten présente brièvement les escorteurs F.N., vus par les constructeurs cette fois. Et c'est la visite parfaitement commentée par le C.P.F. (R.) Luyten, de la coque du premier escorteur et surtout de la maquette - grandeur nature - du C.I.C., véritable centre nerveux du navire.

Il est bien passé le temps de la passerelle de commandement, ouverte aux embruns et du « pacha » en bottes de mer et duffel-coat.

L'Assemblée Générale classique réunit ensuite les O.R. dans les locaux du chantier : pressée par l'heure précise du rembarquement, elle est courte mais fort animée.

Retour au quai, la marée ayant baissé, les passagers réintègrent le bord par une échelle presque verticale et fraîchement peinte, à en juger par les traces qu'elle laisse aux mains des congressistes ! On repasse le pont de Temse et bientôt c'est l'amarrage au ponton de départ.

Officiellement le congrès 1975 se termine, tandis que le nouveau Conseil d'Administration se réunit à bord du « SERAING » pour une première délibération.

Le soir, un drink et un buffet froid retiennent à Kallo de nombreux O.R. et les dames jusqu'aux petites heures du dimanche.

Un grand merci aux organisateurs et participants pour cette courte mais brillante réussite.

C.P.F. (R.) V. DELGOFFE



A bord du MSI « SERAING » le 5 avril 1975. On reconnaît le président sortant de l'A.O.R.F.N le CPF(R) R. BECHET, le nouveau président et Cdt de l'Esc. de Réserve, le CPF(R) PLANCHAR. Entr'eux, nu-tête, le Lieutenant de Vaisseau (R) POITIE, de la Marine Nationale Française.

* * *

Au cours de l'Assemblée Générale statutaire de l'Association des O.R./F.N. qui a eu lieu à Temse, le 5 avril dernier, au cours du XVIIe Congrès annuel, la motion suivante, présentée par le C.P.F. (R.) R. PLANCHAR fut adoptée à l'unanimité des membres présents :

MOTION

Les Officiers de réserve de la Force Navale, réunis à TEMSE au cours de leur XVIIe congrès annuel, présentent à l'Etat-Major de la Force Navale les quatre vœux suivants :

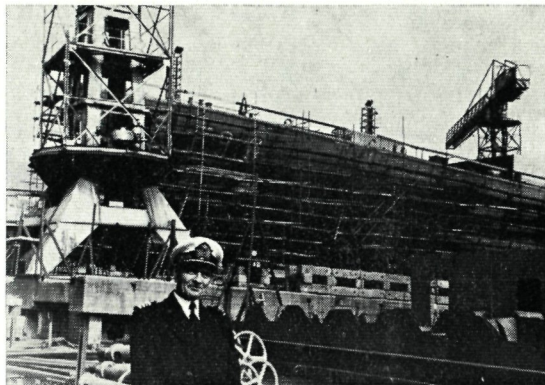
1. L'intervention de l'E.M.-F.N. auprès du Ministre de la Défense nationale est ardemment souhaitée pour que la suspension de l'organisation des épreuves et des promotions aux grades supérieurs (CPC-CPF) soit levée, au moins pour les O.R. qui ont régulièrement effectué leurs périodes de rappel.
2. Les O.R.-F.N. demandent à l'E.M.-F.N. la désignation d'un officier de l'Etat-Major à Bruxelles dans les fonctions de directeur du cadre de réserve, cette fonction étant actuellement sans titulaire.
3. Suite à cette désignation, l'organisation de cycles d'entraînement permanents d'O.R. sur le même schéma, ou sur un schéma approchant de l'organisation de l'escadrille de réserve de dragueurs de mines, pourrait grandement être facilitée. Nous pensons, e.a., à l'entraînement N.C.S.O., au recyclage éventuel des O.R.-F.N.

vers la chasse au mines, et aux embarquements à bord des navires marchands pour les officiers de réserve désignés pour renforcer ces équipages en temps de crise.

4. L'Association des O.R.-F.N. souhaite obtenir des subsides, pour pouvoir continuer à éditer un bulletin d'information trimestriel, seul moyen de maintenir le contact nécessaire entre tous les O.R. de la Force navale.

Les Officiers de réserve de la Force Navale remercient chaleureusement le Chef d'Etat-Major de la F.N. pour le soutien efficace et constant qu'ils ont toujours trouvé auprès de lui pour la solution pratique de leurs problèmes d'entraînement et lui réitérent l'assurance de leur profond attachement.

Temse, le 5 avril 1975.



Le F910 - Boelwerf

XVIIe KONGRES

Zaterdag, 5 april 1975

Antwerpen - Linkeroever, 09.30 u.

Op de steiger van de oude « Sint Annekesboot » is het grijs, winderig, koel en vochtig, en nochtans, gehoor gevend aan de uitnodiging van hun Vereniging, vervoegen de R.O. en enkele moedige echtgenoten, vanuit zowat overal in België, de drie MSI's van de Squad 218.2 (reserve) en de twee RML's, ter beschikking gesteld door Kallo.

Natuurlijk zijn de « ouwe trouwen » op post, maar ook nieuwe gezichten, jongeren; aangetrokken door dit reeds alom bekend smaldeel en door de bouw van de nieuwe escorteschepen.

Het afmeren en de afvaart van de Schelde naar Temse verlopen gesmeerd onder een sombere hemel.

De « timing » moet nauw gevolgd worden, want de brug te Temse gaat stipt te 11.15 u. open om ons door te laten.

De tij is nog hoog en de ontscheping aan de oude visserskaai verloopt vlot. Heel de groep wandelt dan naar de BOEL-werven waar het aperitief aangeboden wordt aan de deelnemers; waaronder: F.K.P. Troispont, adjunkt bij de Stafchef Z.M., en die hem vertegenwoordigt,

F.K.P. Devillers, Commandant van de Marine Basis Antwerpen,

F.K.P. (R.) Bêchet, Voorzitter, Vereniging R.O./Z.M.,

F.K.P. (R.) Planchar, Commandant van het reserve smaldeel,

F.K.P. (R.) Luyten, van de hogere directie van de BOEL-werven,

en de Luitenant ter Zee (R.) Pottié van de Franse Marine.

Aan tafel, leest de Voorzitter van de V.R.O./Z.M. de telegram voor, die traditiegetrouw, aan de Koning wordt gestuurd.

Na een uitmuntende lunch, stelt de F.K.P. (R.) Luyten heel kort de Z.M. escorteschepen voor, maar ditmaal gezien door de werven. Hierop volgt het bezoek, met perfect commentaar door F.K.P. (R.) Luyten, van de romp van het eerste escorteschip en bijzonder van het model - op ware schaal - van de C.I.C., werkelijk het zenuwcentrum van het schip. De tijd is voorgoed voorbij van het open kommando-dek, en van de «ouwe» in zeelaarzen en duffel-coat.

De R.O. komen nog even bijeen in een zaal van de werven voor een korte maar levendige Algemene Vergadering.

Het is tijd om terug in te schepen, de tijd is nu veel lager en de deelnemers dalen aan dek langs een bijna rechte ladder, pas geveerd zoals de handen van de kongressisten het duidelijk bewijzen. Opnieuw door de brug van Temse, en weldra is men terug aan de vertreksteiger. Dit is officieel het einde van het Kongres 1975, terwijl de nieuwe Beheerraad een eerste zitting houdt aan boord van de «SERAING».

's Avonds bleven vele R.O. en dames bij een drink en koud buffet te Kallo tot in de vroege uren. Inrichters en deelnemers dienen hartelijk bedankt voor deze korte maar werkelijk geslaagde bijeenkomst.

F.K.P. (R.) DELGOFFE

Gedurende de Algemene Statutaire Vergadering van de Vereniging der R.O./Z.M. die op 5 april i.l. te Temse plaats vond, werd de volgende motie, gepresenteerd door F.K.P. (R.) PLANCHAR, met eenparigheid van de stemmen der aanwezige leden goedgekeurd:

XVIIde Nationaal Kongres der Reserveofficieren van de Zeemacht

MOTIE

De reserveofficieren van de Zeemacht, vergaderd te TEMSE naar aanleiding van hun XVIIde jaarlijks kongres, stellen aan de Staf van de Zeemacht volgende vier wensen voor:

1. Althans ten voordele van de RO die regelmatig hun wederoproeping volbrachten, vragen wij de tussenkomst van de Staf van de Zeemacht bij de minister van Landsverdediging teneinde de intrekking te bekomen van de maatregel, waarbij de proeven voor het behalen van de hogere officiersgraden (KVK-FKP) werden afgeschaft.
2. De reserveofficieren van de Zeemacht verzoecken de Staf van de Zeemacht om de aanstelling van een stafofficier te Brussel in de funktie van directeur van het reservekader. Deze funktie is voor het ogenblik immers zonder titularis.
3. Deze aanstelling zou de organisatie van permanente trainingscyclusen ten behoeve van reserveofficieren grotendeels vergemakkelijken. Het schema van het reservesmaldeel van mijnenvegers, of desnoods een aanverwante structuur, kan als basis dienen voor deze verdere opleiding. In verband hiermee denken wij o.m. aan de NCSO-training, de eventuele herscholing der RO-ZM tot het mijnenjagen, en de inscheping aan boord van koopvaardijsschepen voor reserveofficieren aangeduid om deze bemaningen in crisisperiode aan te vullen.

4. De Vereniging der RO-ZM wenst een toelage te bekomen voor het verder publiceren van haar driemaandelijks informatieblad, het enige kontaktmiddel tussen al de reserveofficieren van de Zeemacht.

De RO-ZM bedanken de Stafchef van de Zeemacht voor de hulp die hij hun steeds verleende bij het oplossen van de problemen i.v.m. hun training en bevestigen hem andermaal hun algehele gehechtheid.

Temse, 5 april 1975.

INTERNATIONALE SCHIETKOMPETITIE TE DUNKERQUE OP 10 MEI 1975

De kring der R.O. van Dunkerque organiseerde op 10 mei 1975 een sympathieke ontmoetingsdag tussen R.O. kringen uit verschillende landen. Het hoofdgebeuren van de dag bestond uit een schietkompetitie tussen ploegen gevormd door vier scherpshooters die hun vaardigheid moesten bewijzen in het hanteren van drie wapens: een automatisch pistool MAC 50, een semi-automatisch geweer MAS 49/56 en een mitrailleur pistool MAT 49, allen van Franse makelij.

Het viertal van de RO-ZM West-Vlaanderen, namelijk KVK H. ROGIE, VTZ C. DE COSTER, VTZ J. HARTEEL en VZ2 J. PINTELOON, werd hartelijk verwelkomd door Ondervoorzitter CAENEN, inrichter van de competitie. Even na negen opende onze ploeg het vuur en vlogen de eerste doelwitten aan flarden. De acht ploegen volgden elkaar regelmatig op en verbroederden, tussen twee schietbeurten in, onder de mess-tent, die niet zonder enige tactische moeilijkheden werd rechtgezet.

We genoten ook van een interessante verkenning rond de nieuwe haven van Dunkerque, tenminste na een deskundig uitgevoerde inbreekoperatie. Onze verstrooide chauffeur had inderdaad nonchalant de deuren van zijn wagen op slot dichtgeklapt, terwijl de sleutels nog op het dashboard hingen... Rond het middaguur werd er even geblazen en mochten wij ons vergenoegen aan een lekker maal aangeboden in de refter van de «Ecole de Notre Dame des Dunes». Wees gerust, de leerlingen waren afwezig, zodat de Spaanse «Stewardess» haar handen vrij had om karrevrachten bier, wijn en koffie aan te brengen.

Tegen 16.00 u. weergalmden de laatste schoten van de competitie, die ook het einde betekenden van veertig jaar dienst van de schietstand. Deze zou, om urbanisatieredenen, binnen enkele dagen afgetakeld worden.

Een uur later werden de nieuwe lokalen van de CIMR (Centre d'Instruction des Militaires des Réserves) van Dunkerque plechtig ingehuldigd in het bijzijn van Generaal PASCAL, Cdt van de 21ste divisie.

Tenslotte vond de bekendmaking van de uitslagen van de schietkompetitie plaats in het stadhuis te 18.00 u. De talrijke bekens, medailles en prijzen werden uitgereikt door de burgemeester in het bijzijn van vooraanstaande personaliteiten. Deze onvergetelijke dag werd afgesloten door een afscheidsdrank, aangeboden door de stad Dunkerque, waarbij nog heel wat nagepraat werd over ieders prestatie.

VTZ C. DE COSTER

WEST-VLAANDEREN FRANKFURT - 1-5 MEI 1975

Op uitnodiging van de Arbeitskreis Reserveoffiziere (AKRO)-Marine werd voor de kring West-Vlaanderen o.l.v. H. ROGIE een vierdaags tegenbezoek georganiseerd.

Op donderdag 1 mei ging het per trein over Köln naar Koblenz, alwaar Dr. Ziegler zich bij ons voegde, verder naar de eindbestemming DARMSTADT. Hier wachtte onze gastheer AUFFERMANN ons op. Hij en zijn ploegmaat ARNOLD bezorgden ons onderdak in de Fachhochschule des Heeres I, Starkenburg-Kaserne. Na de protocolaire verwelkoming bij het heffen van het glas en na het nuttigen van spijs en drank kregen we voor het eerst de marinesfeer te pakken bij het zien van een documentair filmpje van de « Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger », een soort dienst 900 op zee.

De volgende voormiddag leerden we de hele delegatie van onze AKRO-marinebroers/Frankfurt kennen; in het Osteinerhof te Mainz begroette ons het commando van de Wehrbereichskreis IV, d.i. een benaming voor de gebiedsomschrijving Saarland - Hessen - Rheinland/Pfalz. We aanhoorden een briefing over « Die Aufgaben des Territorialheeres der Bundeswehr ». Het overvloedig visueel materiaal kon zeker opwegen tegen het al niet gemakkelijk toegankelijk militair jargon in een vreemde taal en tegen de duur van dit « kortereferaat ». Naast b.v. de problemen van het « Fernmeldenetz » en de « Planung der Bevölkerungsbewegungen » werd onze aandacht gaande gehouden bij de verdediging van de Rijnstrook, o.a. het oversteken van Europa's slagader en het slaan van nieuwe bruggen. Dit aspect alleen al werd in Wiesbaden-Schierstein tenvolle « belicht » door de staf van de Fluspiionierte Kompanie 882. Na een stevig middagmaal aldaar konden we ons « de visu » vergewissen van de operationele taak en inzet van deze riviernelboten.

Met een dergelijk beveiligingsvaartuig voeren we uit Wiesbaden naar Bingen, alwaar we op een boot van de waterstaatkundige dienst overstapten ter instructie over de recent beëindigde werken aan de « Bingerlochstrecke ». Het bezoek aan de « Mäuseum », voor toeristen zeer gekend maar onmogelijk te bereiken, was meteen een attractie op zichzelf om bij de Duitse geschiedenis en sage aan te knopen. Rijnopwaarts stevenden we met onze riviernelboot terug naar Wiesbaden, stapten over op de bus, die ons gedurende drie dagen door de Bundeswehr zo vriendelijk ter beschikking gesteld werd, reden terug naar Mainz om er ons weer aan avondspijs en -drank te goed te doen.

Stond de tweede dag in het teken van het militair aspect, de derde dag kwam het burgerlijk aspect aan zijn trekken. Een vertegenwoordiger van het stadsbestuur van Frankfurt vergastte ons op een bezoek aan het « Römer », waarin de historische zaal voor de keuze en kroning der Duitse keizers de grootste aandacht trok. Een kruikje, maar helaas zonder de befaamde « Applwaon », moest het afgelopen bezoek aan het Goethehaus goed maken: met Hoogduitse discipline « à cheval » herinnerde onze gastheer telkens weer aan het geplande tijdschema.

In de « Grüner Baum » te Neu-Isenburg, een vroegere Hugenotennederzetting, kwam bij het middagmaal de zo begeerde « Applwaon » wél te pas. Nu zou de trip ons in de controlekamer van de vernieuwde Rhein/Main-luchthaven moeten brengen. Een verscherpte veiligheidsactie, verantwoord wegens het terrorisme van de laatste tijd (Stockholm), noopte ons ertoe genoeg te nemen met een uitgestippelde rondrit in een officiële bus op het derde grootste vliegveld van Europa. Per dag zouden er 350 vliegtuigbewegingen te noteren vallen. Vandaar dat de gids ons met een stortbad van getallen kon overspoelen, terwijl we een glimp van de verschillende « vliegmachines » en maatschappijnamen konden opvangen.

Spijtig dat twee ongevallen van de Belgische luchtvaart (Mirage; helikopterredding) de stemming van dit heerlijke bezoek kwamen drukken.

Om bij de specialiteit van de bezoekers terug aan te knopen voeren we met de Wasserschutzpolizei op de Main ter verkenning van de Frankfurter haven. De attractie daarbij was het bezoek aan het schip van de brandweer, dat ons op een artificiële regenboog vergastte.

Terug aan de Theodor-Stern-Kai gingen we aan boord van de Wohnbootraum 7, een ontmantelde mijnenveger die nu de kring van de marinereservisten herbergt. Dr. Pedag. LORENZ, voorzitter van de reservisten van de deelstaat Hessen, zette de « Bordabend » in met een uiteenzetting over de organisatie van het reservekorps. Met de genodigden verorberden we het « Kaltes Buffet » en konden we onze ogen de kost geven met het bekijken van dia's en film, die door onze Duitse vrienden op bezoek bij de Belgische Zeemacht gemaakt werden. Daar werden niet alleen personen aangesproken maar ook het schuimende gerstenat.

De klok had al de zondag ingezet, toen we aan wal gingen en de batterij van onze bus het liet afweten. Met vereende (strijd)krachten was het maar een koud kunstje om op weg te geraken.

Zondag 4 mei: sluitingsdag. Afreis per bus naar Bingen. Met een lijnschip van de Köln-Düsseldorfer maatschappij waanden we ons in een varend hotel, voorbij de Loreley naar Boppard. Vandaar scheerden we met de « Rheinfeil », een type Tragflügelboot van Russische makelij, aan 70 km/u. in 20 minuten naar Koblenz. Om 15.30 u. moest hier definitief afscheid genomen worden van onze gastheer AUFFERMANN en zijn ploeg, die zich zo goed ingezet hebben om ons bezoek in keurige banen te loodsen. De Belgische afvaardiging dankt de initiatiefnemer(s) dan ook van harte voor het gul onthaal, de rijke documentatie en souvenirs.

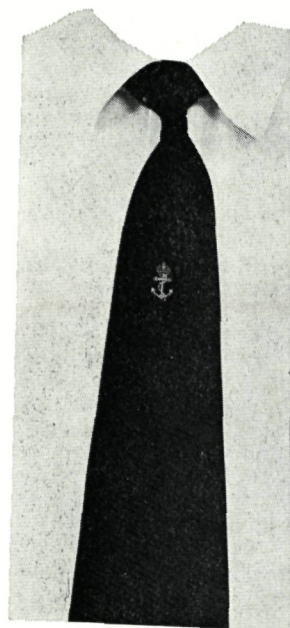
2VZ/Res (D) Gabriël DUJARDIN

Deutscher Nachtrag

Die belgische Vertretung der RO-ZM/Westflandern kann nicht anders als erstaunt auf solches stolze Programm und dessen Erarbeitung blicken. Die gastfreundliche Aufnahme, sowie die Bescherung von Dokumentationen und Andenken sind eine Grosszügigkeit ihrer organisatorischen Begabung, die sich diesseits schwer finden lässt. Obwohl wir zu Land waren, wurde der (militärische) Aspekt zu Wasser gar nicht vernachlässigt, im Gegenteil! Auch der Zivilaspekt, b.B. Flughafen, Feuerwehrschiff, wurde fein in unseren Aufenthalt eingepflanzt. Den Mitarbeitern und deren Leiter, Herrn AUFFERMANN, ein herzliches Dankeschön!

boutique neptunus

neptunus winkeltje



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus Ostende.

DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.

Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus Oostende.

BELANGRIJK !

Neptunus stelt U zijn nieuwe gasaansteker voor. De prijs : slechts 150 F, BTW inbegrepen + 25 F portkosten. Zijn elegantie zal U bekoren en zijn degelijkheid vormt een levenslange garantie. Daarbij komt nog de mogelijkheid om slechts voor 20 F, Uw eigen naam of van wie dan ook, of « Zeemacht », « Force Navale », de naam van Uw schip er in te laten graveren.

IMPORTANT !

150 F, TVA comprise, + 25 F frais de port, est le prix du nouveau briquet rechargeable proposé par Neptunus. Son élégance vous le fera envier. Sa robustesse vous le fera garder. De plus il vous est loisible d'y faire graver pour 20 F la personnalisation que vous imaginerez (votre nom, le nom du bateau, Force Navale etc.).



winkeltje - laatste nieuwigheden — boutique - dernières nouveautés

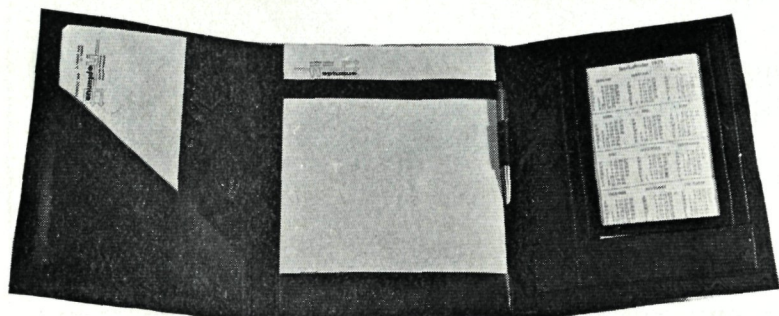


BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier; format 25 x 19 cm.
Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender; formaat 25 x 19 cm.
Prijs : 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leder met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.

Prijs : 450 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

WANDKALENDER

Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leder, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.

Prijs : 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

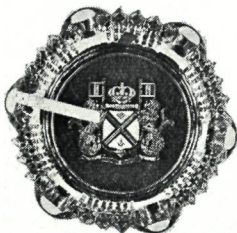
En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format : fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.

Prix : 450 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.

Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.

Prijs : 295 F, inclusief B.T.W., + 25 F portkosten.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration muriale.

Prix : 295 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

ZEEMANSAGENDA

Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen; hoog- en laagwaterpeil te Oostende; omzettafels voor hoog- en laagwater in andere belangrijke Europese havens; maanstanden; aanduiding kleine en grote vlaggetooi; schepen Zeemacht; meteorologische kaart; nuttige adressen. Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kaft met goudopdruk. Prijs 40 F, inclusief B.T.W. — Voorraad beperkt!

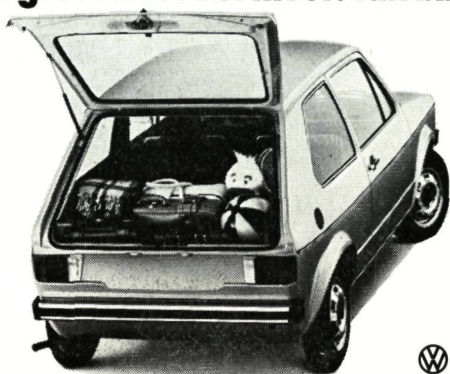
AGENDA DU MARIN 1975

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés; heures de marées hautes et basses à Ostende; table de conversion pour heures de marées hautes et basses d'autres ports européens importants; phases de la lune; indications des grands ou petits pavois; bâtiments Force Navale; carte météorologiques; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or. Prix : 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint!

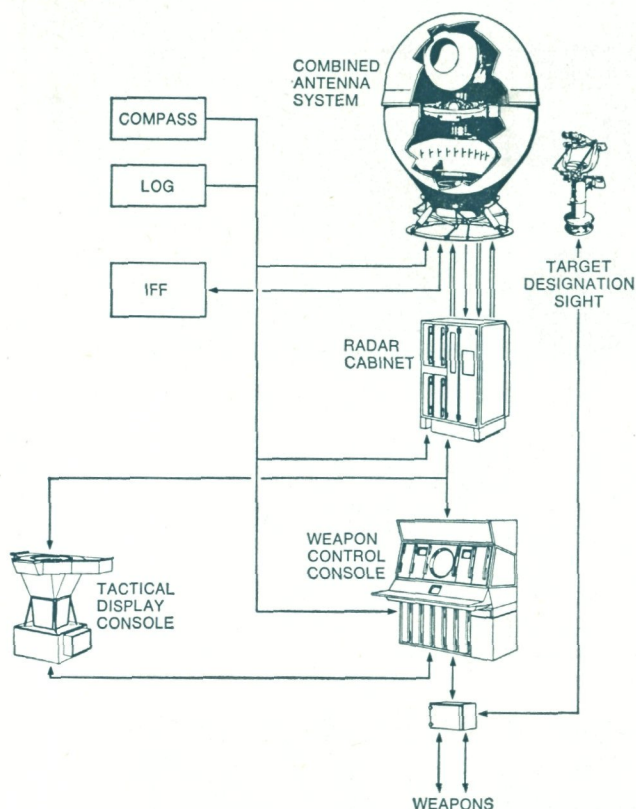


**Hier is de Golf.
Hij is groot waar het moet: van binnen.**



 IMPORTATEUR : ANCIENS ETABLISSEMENTS D'ETEREN FRERES N.V.

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

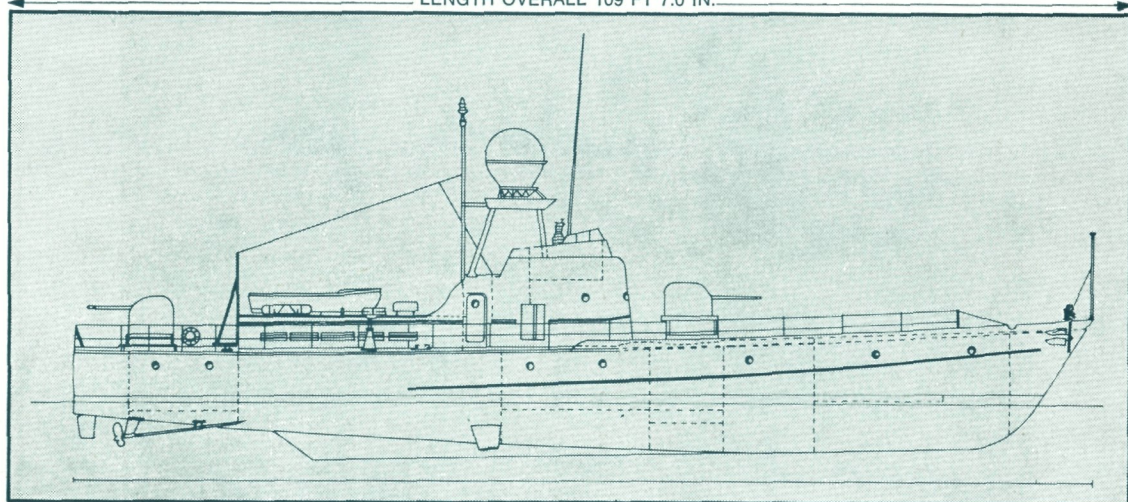
Hollandse Signaalapparaten BV

Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling”- en luchtver-

SIGNAAL keursleiding-systemen.

S 14 N

LENGTH OVERALL 109 FT 7.0 IN.



**Spaar
systematisch
bij de**



KREDIETBANK

waar je woont, waar je werkt, waar je winkelt.

ik ben tuk op *TUC*

publiant/egnad

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some

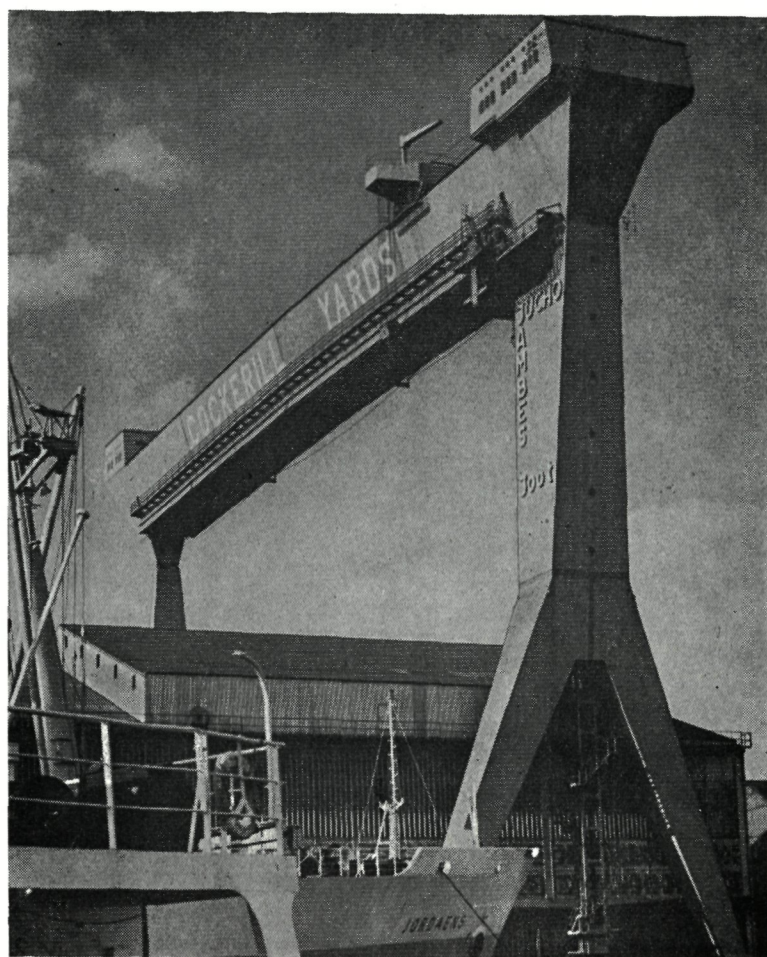


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel.: 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.
Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



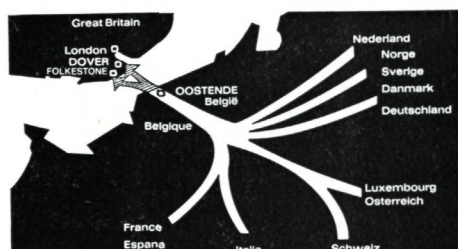
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER OOSTENDE - FOLKESTONE



* Van 8 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.

* Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.

* Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :

Reizigers zonder voertuig : dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nachtretourbiljetten.

Automobilisten : minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (gratis vervoer van de wagen).

36 u. excursies : enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s).

Inlichtingen, kosteloze dekamentatie, enz.

— Erkende reisagentschappen en automobielclubs.

— Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

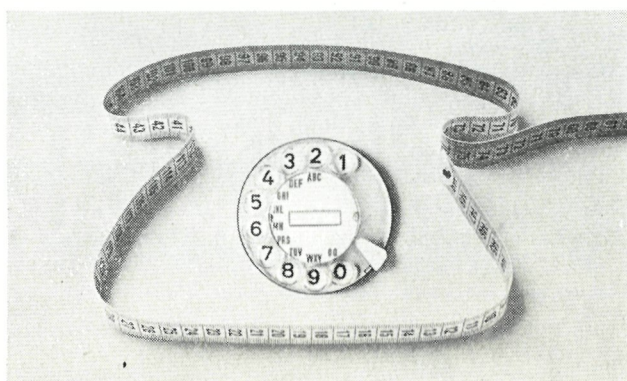
SIEMENS

Telefonie op maat :

Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens :

Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.

SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

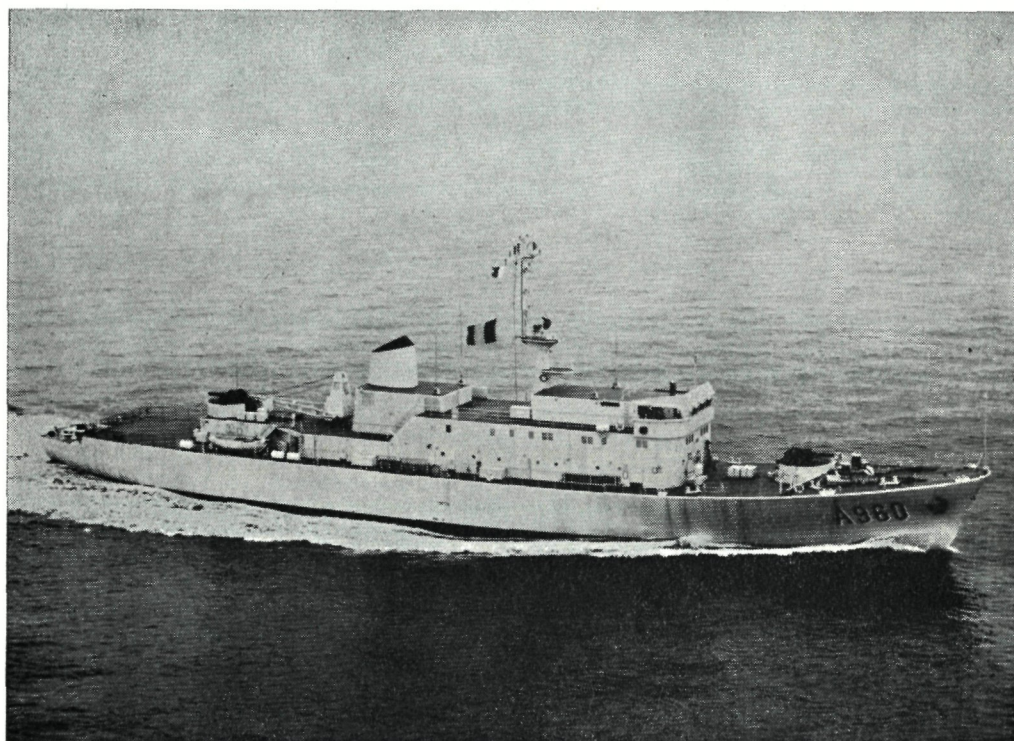
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers

**COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE**

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok 214, ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (031) 41.14.80 app. 378

COTISATIONS D'HONNEUR - ERE-BIJDRAGEN

on Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monsieur le Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 Commodore Poskin, Bruxelles
 Commodore e.r. Lurquin, Oostende
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Blankenberghe
 Commodore e.r. Robins, Laeken
 Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 Oostende
 Capitaine de Frégate Liénart J.C., regatkapitein Paris, Gent
 Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 regatkapitein (R) Van Avermaet, Durne
 regatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 regatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 regatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon
 regatkapitein (R) Demortier, Oostende
 Capitaine de Frégate Pouillet, St.-Kruis
 regatkapitein Aufermann, Deutschland
 regatkapitein (R) Smets, Eksel
 KOL (R) Wauters, Temse
 Capitaine de Corvette (R) Leveau, Linkebeek
 Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 regatkapitein (R) Van Hoof, Merksem
 Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 regatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 Capitaine de Frégate (R) Borgers, Antwerpen
 Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bruxelles
 Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bruxelles
 V (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 Capitaine de Corvette (R) Dorsimont, Dilbeek
 V e.r. Becquaert, Berchem
 V (R) Carlier, Keerbergen
 regatkapitein (R) Persoons, Berchem
 V Van Laer, Antwerpen
 V (R) Remy, Uccle
 V (R) De Sloover, Bruxelles
 V (R) Masure, Oostende
 V (R) Rayé, Tervueren
 V (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque
 V (R) Horion, Evere
 V (R) Van Den Bulck, Antwerpen
 Commandant Adrien, Uccle
 Capitaine Mertens, Uccle
 Aumonier Cuyllits, Uccle
 s Officiers de la section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.
 Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende
 Club Officiers St.-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Clubbroedering Royal Navy, Oostende

Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St.-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 Het gemeentebestuur van De Panne
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale d'Andenne
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Pouillet, Uccle
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Janssens, Uccle
 Monsieur Geonet, Marcinelle
 Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goossens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windy, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-fabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Monsieur Nys, Bruxelles
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 Monsieur Decloedt, Ixelles
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Clébant, Ixelles
 Les Etais Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 Mercantile Marine, Antwerpen
 De Heer Deroy, Gent
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 Monsieur Pierard, Saint Servais
 De Heer Heynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute

Cockerill Yards Hoboken
 General Stores Shipchangers, Oostende
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 « Cercle Cœcilia » Oostende
 Hotel Imperial, Oostende
 Monsieur Marotte, Strépy-Bracquegnies
 De Heer Voorzitter orde van de S.C.H.E.T.E.N., Oostende, Mr Gyselinck
 S.A. Halewyck Huitrières, Oostende
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur De Ridder, Evere
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Le Centre Privé Médical, St.-Gilles
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St.-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis
 Monsieur Schlim, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillemarde
 Monsieur Meert, Bruxelles
 Baron et Baronne de Bethune-Sully, Bruxelles
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mevrouw Verleye, Brugge
 Royal Yacht Club Gent, Mr. Stevens
 N.V. Kredietbank
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St.-Niklaas
 De Heer Ouaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Brugmans, Oostende
 De Heer De Herdt, Brussel
 Monsieur Nagelmackers, Liège
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Hervy, Mons
 Monsieur Dzielchciarek, Dampremy
 Monsieur Oury, Liège
 Monsieur Carly, Bruxelles
 Monsieur Nagelmackers, Bruxelles
 Ets. Fayt, Bruxelles
 Monsieur Rombout, Bruxelles
 Yacht Club Nieuwpoort
 Monsieur Dr. Houard, Seraing
 Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
 Vereniging voor Hulpbetoon Zeemacht, vzw
 Monsieur Aubinet, Grivignee
 De Heer Van den Bulck, Antwerpen
 1 LV Verheyden, Stene
 Marine Basis Kallo
 De Heer Van Belle, Meerbeke
 Monsieur Fievez, Député, Huy

Afgesloten op datum van 28 april 1975
 Clôturé à la date du 28 avril 1975

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

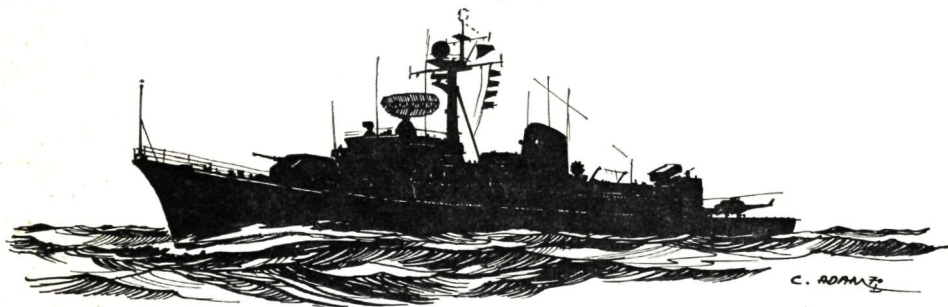
la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmee U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecaniciens, dekmatroos, elektriciens, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

PRENEZ CONTACT AVEC

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op weekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

22e jaargang - neptunus 1974-75 - 22e année

nr. 154 - no. 154

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de neptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent